



MODELBANE *Nyt*



8

7. ÅRGANG

AUGUST 1958

PRIS

175

Vi præsenterer —

hver måned her i bladet forskellige af LONG's artikler. Denne måned:

Nr. 100 og 102. Åben lavsidede godsvogn med (og uden) sidestøtter - model af DSB's litra TF.

Vognene leveres med og uden bjælker på lad — helt i metal — 2 akslet — fremstilles endnu ikke med pinollejer — løber bedst i større kurver — længde 13 cm. Pris kr. 10,45 og kr. 8,80 (uden støtter).

Nr. 410. Bogie med pinollejer (litra CD m. fl.) kr. 3,50.

Nr. 721. Akselboks på bøjle med hjulsæt (pinol) kr. 1,50.

Illustreret katalog i flerfarvetryk mod 75 øre i frimærker.

LONG MODELBANE

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

Kontor: Skotterupgade 7 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

De er på rette spor med —

JOTOFLEX



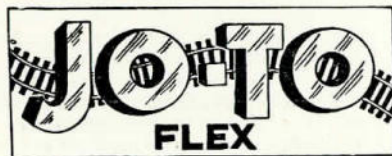
Den elegante skinne i skala H0 - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

Pr. meter kr. 5,35 incl. statsafg.

Stort sortiment i løselede for sporskift og kryds, korkballast m m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Scenery

Det danske landskabs Sortiment



Der er alt i dette sortiment af træer, buske hække, hegn, strømmateriale i mange farvenuancer o. m. a.

En gros:

VALBY HOBBY & BENT PALS DORF, KØBENHAVN

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

Årsabonnement: 12 kr. (6 nr.) løs nr. 2 kr.

Distribution:

MODELBANE-nyt, VIRUM

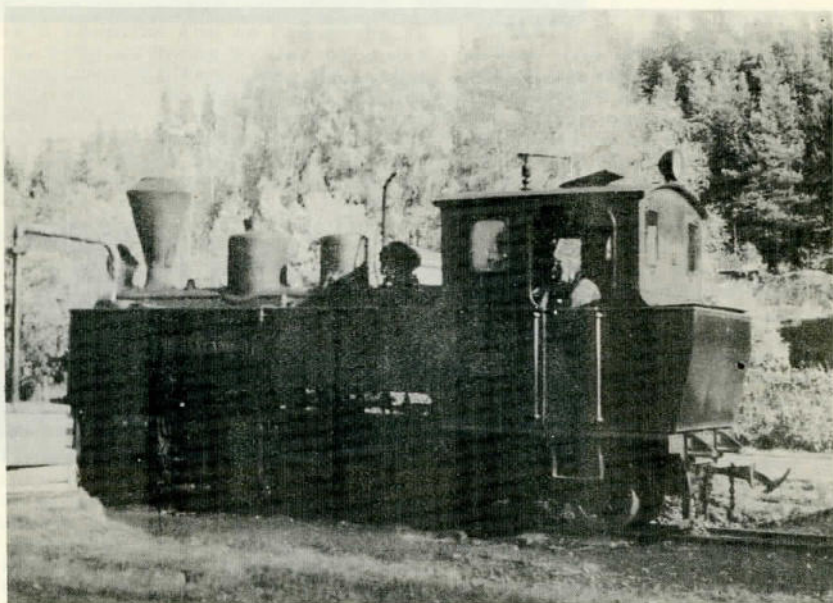
MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

7. ÅRGANG NR. 8 AUGUST 1958

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

AURSKOG-HØLANDSBANEN



Loko BJØRKELANGEN tager vand i Skulerud. (Foto: S. Jørgensen)

I MB-NYT nr. 7/57 omtalte vi en norsk smalsporbane (Byglandsfjordbanen - 1067 sporvidde), og vi bringer her endnu en artikel fra Norge; denne gang fra den hyggelige bane Sørumsand-Skulerud med kun 750 mm sporvidde.

En af de meget få offentlige baner - og i Norge den eneste - der

endnu er tilbage i Skandinavien, med sporvidden 750 mm, løber fra Sørumsand, der ligger på strækningen Oslo-Kongsvinger (mod Stokholm) kun ca. een times kørsel fra Oslo, mod Skulerud. Den blev bygget i 1895 og sporvidden blev af besparelshensyn sat til kun 750 mm. Denne og lignende sporvidder

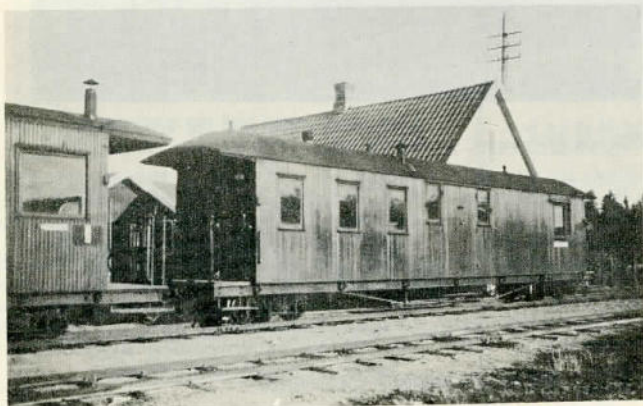
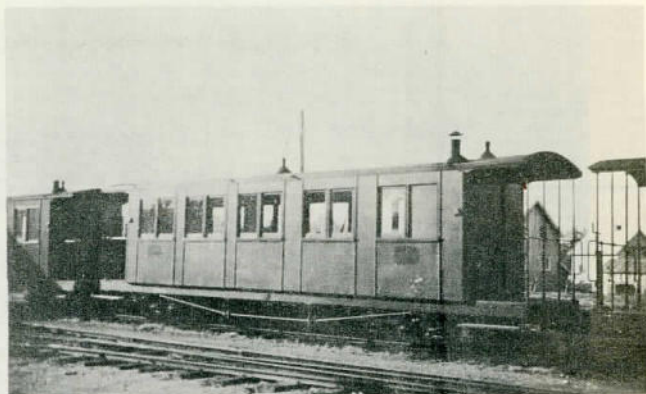
VORT FORSIDEBILEDE (FRONT COVER)

kommer i denne måned fra Norge og et udsnit af en modelbane i H0 hos et af medlemmerne i Trondhjem's mj-klub (Se artiklen inde i bladet).
- From a Norwegian modelrailway in H0.

Afgang for 2058,
forspændt lokomotivet "BJÖRKE-
LANGEN". (Fotos
på denne side v/
Sv. Jørgensen).



En af de ældre
personvogne.



Kombineret post-,
I. og II.klasse-
vogn.

blev i en del år anvendt til en række jernbaner i Norge, Sverige & Finland, der var mere eller mindre baseret på tømmertransporter, og kun havde et tyndt befolklet opland. En del af disse baner er senere blevet nedlagt eller er overgået til rene industribaner uden person trafik, men her er altså een, som endnu er lyslevende.

Banen er 57 km lang med 14 stationer undervejs og har 4 stk. damplokomotiver i drift, alle af typen 1-C-1 tenderloko, hvoraf det nyeste er bygget så sent som i 1930. Der findes ingen motorvogne eller diesellokomotiver ved banen, så her er intet til at forstyrre den rette stemning for en dampentusiast. - Og stemning er der over det lille tog. Det fornemmer man straks man stiger af NSB's eltog i Sørumsand. Det holder på den anden side af stationsbygningen. Loket er altid pænt pudset og iøvrigt grønt, hvis ikke det netop er nr. 7 PRYDZ fra 1950, som er sort. Af hensyn til brandfaren i de store skove, som banen løber igennem, er maskinen udstyret med gnistfangerskorsten - "prærieskorsten". Vognene er bogievogne, røde pladebeklædte, eller lakerede teaktræsbeklædte vogne, pænt indrettede, nogle kombinerede person og post eller bagagevogne, andre med I og II klasse afdelinger. Udenfor sæsonen består toget som regel af en kombineret post- og personvogn, en kombineret I og II kl. vogn, samt en del godsvogne, og der rangeres undervejs på de fleste stationer.

Banen har en ret stor sommertrafik med turister, idet mange tager til Skulerud ved enden af Haldenkanalen og sejler derfra over denne til Halden. Det er en ualmindelig smuk tur. Der løber om sommeren særlige iltoget for turister med forbindelse fra og til damperen til Halden. Udenfor sommertiden har banen store tømmertransporter, og de går mod forventning ikke fra Skulerud til Sørumsand, men køres til Skulerud med banen og sejles til savværkerne ved Halden.

Landskabet banen gennemløber er typisk sydnorsk - forholdsvis fladt men mange steder ses klippegrunden, der ligger lige under jord-

overfladen, stikke frem. Store skove med gran og birketræer findes på en del af strækningen og ikke sjældent ser man fra toget elsdyr. Byerne langs banen er alle småhyggelige landsbyer med træhuse spredt mellem hinanden.

Omtrent midtvejs, i Bjørkelangen, ligger banens remiser og værksteder; her tages kul og vand, inden turen fortsættes til Skulerud. Banen udgik oprindelig fra Bjørkelangen til Sørumsand, men blev senere forlænget til Skulerud. I Sørumsand og Skulerud findes kun lige drejeskive og en lille remise for et enkelt lokomotiv.

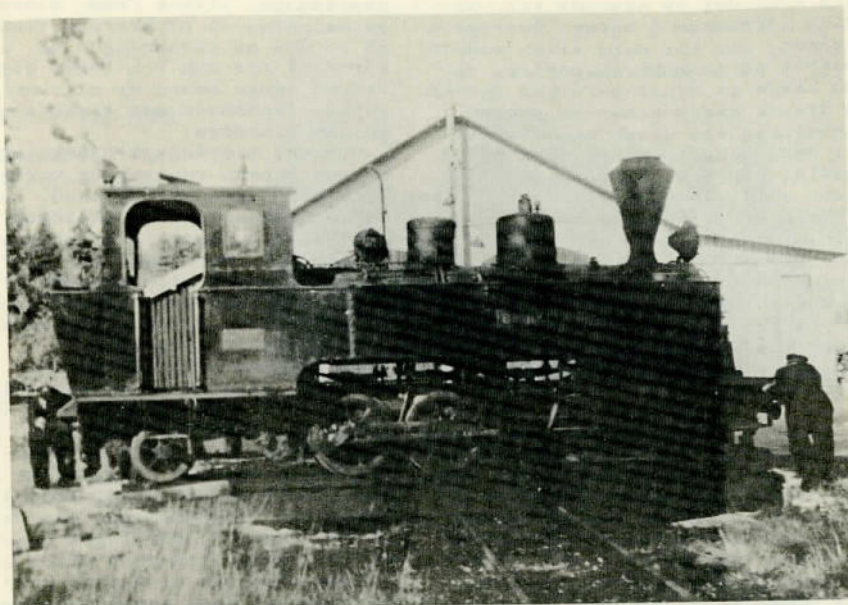
En tur med denne lille bane er virkelig en smuk og morsom oplevelse. Hvor finder man et så hyggeligt og malerisk lille tog, - og hvor finder man sådan en fred og ro; ingen tudende biler eller anden "civiliseret" støj. Medens lokomotivet rangerer, går man en tur på perronen, og når toget begynder at køre igen, står man atter på.

Ejendommeligt er det at køre på så smalt et spor som 750 mm; men det går på trods af den ringe sporvidde godt, og maskinens løbeevne og trækraft er ganske anseelig. Vognenes gang i sporet er ligeledes god, selvom sporet mange steder slynger sig ud og ind og til tider næsten slår krølle på sig selv.

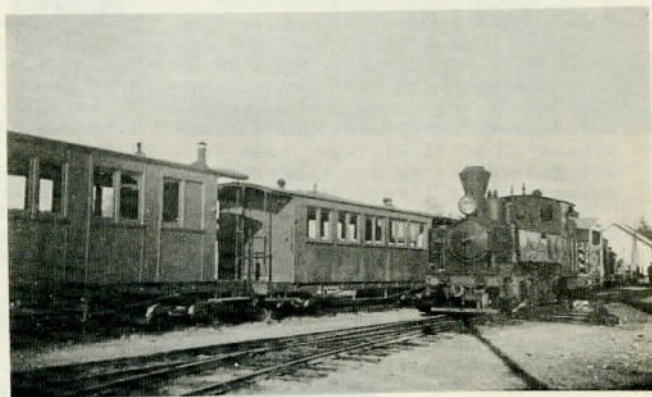
På maskinen, der takket være for og bagløber, har et ret roligt løb i sporet, er der travlhed; men alligevel er der tid til en sludder på stationerne; og en køretur på maskinen kan også lade sig gøre, selvom pladsen er lidt trang.

I Skulerud rangeres, der tages vand, maskinen drejes og spændes atter for toget, og så går personalet ind til stationsforstanderen og spiser den medbragte mad og får en kop kaffe. - Ca. 2 timer efter kører de hjem igen. Toget hedder nu 2058, og først i Sørumsand renses fyr, askekasse og røgkammer - 114 km plus rangering er et ganske pænt stykke vej for sådan en lille maskine uden rensning.

Banen er, trods den ret store trafik om sommeren med 4 togpar daglig, ikke noget overskudsforetagende, og desværre er det sandsynlig, at driften indstilles den



BJØRKELANGEN på drejeskiven i Skulerud (1956).



Gamle personvogne
- og rangering i
Bjørkelangen.

1. Juli næste år.

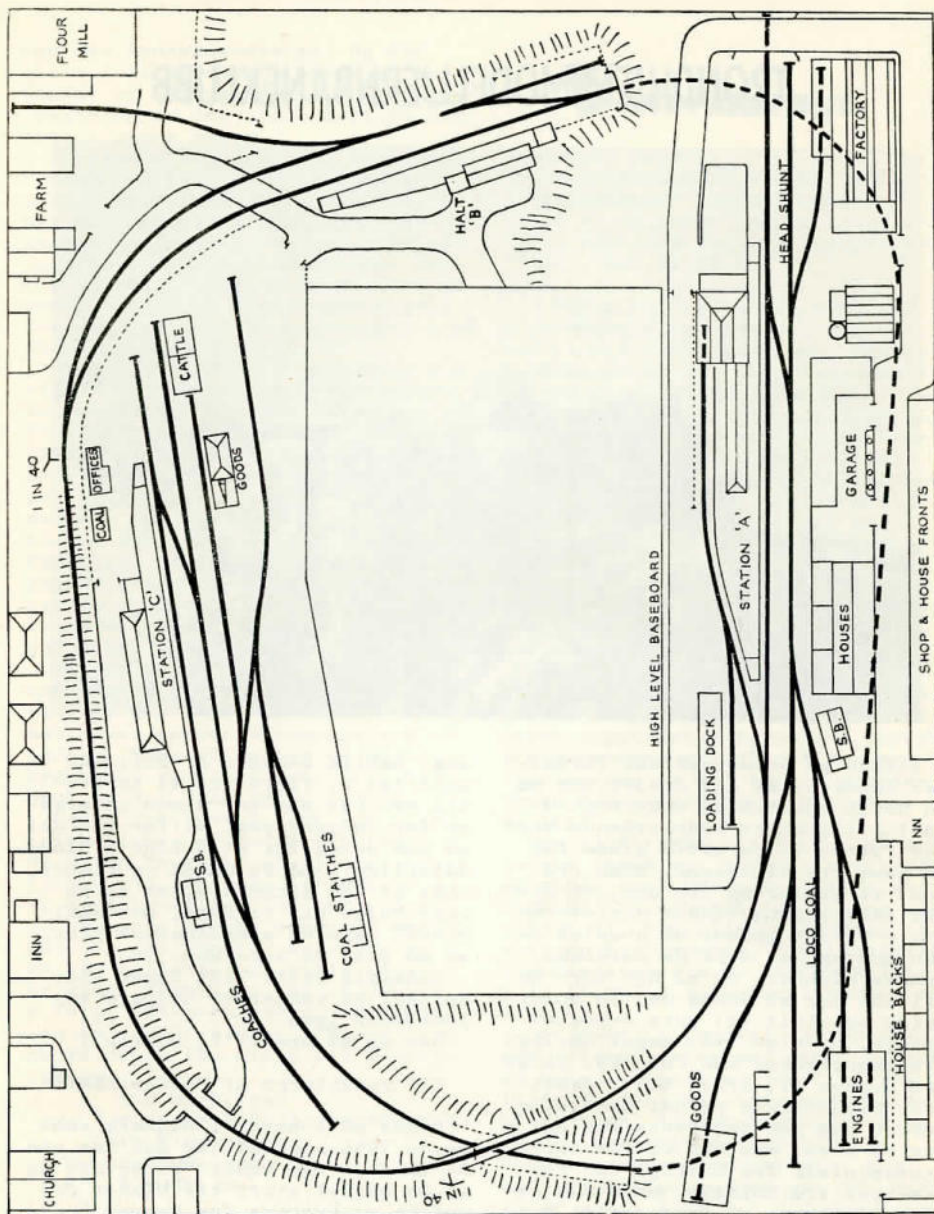
Prøv derfor en tur med den, inden det bliver forsent. Hvis De alligevel kommer til Norge en tur bør De tage denne oplevelse med.
S. Jørgensen.

P.S.!

Lige før dette skulle i trykken

ringede en af vore faste læsere og fortalte, at han sidste år var en tur med banen, og at han også skulle derop i år. Vi kan derfor påregne september- eller oktobernummeret at kunne bringe en lille supplerende rapport med billeder fra denne hyggelige lille bane.

MÅNEDENS SPORPLAN



Denne måneds plan er af engelsk oprindelse (Model Railway News), men den vil nemt kunne danne rammen om en model af en dansk privatbane, og der er i udprøget grad lagt vægt på gode rangermuligheder.

TRONDHJEM MODELJERNBANEKLUBB



Titlen på denne artikel fortæller læseren, at det drejer sig om en norsk mj-klub og undertegnede modtog i foråret nedenstående brev med fotos. Vi er altid glade for at høre fra klubberne, både fra dem, vi kender og fra dem, vi måske ikke engang vidste eksisterede. - Og det gælder så absolut uden undtagelse ALLE de nordiske landes klubber. Og må det være os tilladt her at komme med en opfordring specielt til vore svenske læsere. Sverige står meget dårligt i sammenligning med for eks. Norge med hensyn til breve til redaktionen. Naturligvis er det ikke alle breve, som har interesse for en større kres, men når vi får færre henvendelser fra Sverige end for eksempel fra HOLLAND, hvor man ikke umiddelbart må formodes at kunne forstå dansk, ja, så må der da være noget galt. - Altså alle, som i Sverige får MB-NYT, gør noget for sagen ved at opfordre klubber og indehavere af interessante an-

læg, habile byggere af rullende materiel m. flere til at skrive til os. Det som har almen interesse for læserne skal vi for vor del så nok sørge for at bringe i bladet. Naturligvis må Nordmænd og Finner ikke af den grund tro, at de nu skal holde sig tilbage, men skal MB-NYT være et skandinavisk blad, så må alle jo være med.

Undskyld dette lidt lange sidespring. Så vender vi tilbage til TRONDHJEM igen.

Her er så brevet (i uddrag):

Til redaktøren af MODELBANENYT!

Under mitt besøk i Danmark sommeren 1956 snakket jeg med Dem, som De kanskje kan huske. De nevnte da at De ønsket stoff til bladet fra norske mj-byggere for dermed å gjøre bladet mere skandinavisk. Tanken er meget god, da det neppe er mulig å ha egne blad på dette område i alle de nordiske land, såvel med hensyn til det økonomiske

som det innholdsmessige. Og den lille fortjeneste De måtte ha av bladet er Dem vel undt, tatt i betraktning av det store løft De har tatt i denne saken.

Jeg lovde Dem den gang å sende fotos, men det er jo som bekjent lett å love, men verre å holde. Nå har vi imidlertid fått et langt større medlemstall og følgelig mere aktivitet i byggesektoren, derfor kan vi nå først benytte oss av Deres tilbud om gratis abonnement for klubben mot tilvejebringelse av stoff.

Jeg vedlegger idag to fotos, som viser litt av medlemmernes rullende materiell, som med unntak av Fleischmann-loket på bilde nr.1 - (dvs. forsidebilledet (red.anm.)) er selvbygget etter NSB's prototyper. Bildene er tatt på et privat anlegg, fordi klubben ikke til dato har fått eget lokale, hvor vi kan bygge et felles anlegg, men som De ser av de vedlagte sirkulærer vil bli Dem regelmessig tilsendt)optar denne saken oss meget sterkt.

Hittil har vi arbeidet på ren informativ basis, men i den senere tid, er det blitt klart, at våre medlemmer ønsker å begynne med et anlegg. Mens vi venter på dette, bygger vi rullende materiell til bruk på det fremtidige anlegg.

Mange lok, såvel damp som elektriske typer er under arbeide. Dessuten "bygger" vi ut vårt bibliotek med passende litteratur og vi er takknemlige for opplysninger om nyere danske bøker på området. Vi går inn for selvbygging av alt rullende materiell etter original-tegninger, og vi prøver å følge NEM-standardene så langt som mulig. Vi bygger i H0-skalaen da vi neppe får plass til O-skala anlegg.

Med mj-hilsen
pr. Trondhjem Modelljernbaneklubb
Kåre Windsheimer
Postboks 901
Trondheim

Vi ønsker klubben alt godt fremover, og håber snart at kunne offentliggjøre endnu en rapport fra Trondhjem-klubben.

Litteraturnyt

GERHARD TROST:

Kleine Eisenbahn - GANZ GROSS
Verlag Neues Leben, Berlin)
324 s. 45 fotos (nogle farve),
140 tekniske tegn., 3 byggeplaner. Indb.kr.28,00.

Denne bog er en god ting for begynderen at starte på. Han vil her få alt væsentligt ved begrebet modelbaner og det grundlæggende i begrebet egentlige jernbaner forklaret i tekst og klare illustrationer uden at en matematisk studentereksamen eller mere behøves for at forstå meningen, en skavank som desværre visse tyske bearbejdelser af emnet ofte lider af. I særlig grad bør det let fattelige fremhæves, da det vel normalt altid, selv for sprogkyndige, falder en lidt sværere at læse en fagbog på et fremmed sprog end på sit eget.

Bogen er opdelt i 32 kapitler, som i logisk rækkefølge tager problemerne op, begyndende med gamle dages legetøjstog og straks derefter gennemgås grundlaget for nødvendigheden af den delvis gennemførte normalisering og standardisering.

Den elektriske udrustning af anlægget tages op, dernæst trækraft og andet rullende materiel, planlægning af anlæggets opbygning med udkast til sporplaner, bygning af spor og køreledning, stationsanlæg signalsystemer m.m. af forskellig art, strømforsyningsdriftformer o. lign.

Der omtales forskellige problemer i forbindelse med anbringelsen af hele anlægget og den i hvert tilfælde mest hensigtsmæssige løsning herpå, landskabsopbygning og en del nærliggende tekniske og håndværksmæssige problemer, som man uvægerligt støder på, når man giver sig i kast med det omfattende emne, som en modelbane er.

Bogen er som sagt særdeles klart affattet og er anbefalelsesværdig for alle, som nærer den rette interesse for vor fælles hobby.(BP).

En tømmerbro

Det, man selv laver er ofte morsommere, end det man blot køber færdigt. - Ud fra denne betragtning fik jeg lyst til at bygge en tømmerbro.

I en skærekasse har man almindeligvis to vinkler at skære efter, 90° og 45°, hvorfor jeg i min opbygning af broen har valgt at benytte disse i så vid udstrækning, som det har været muligt. Nogle enkelte steder har det dog ikke kunnet lade sig gøre, men da materialet har så små dimensioner - 4-5mm - (blomsterpinde!) vil det ikke volde vanskelighed enten at snitte eller stemme de sidste 16 flader til i de rigtige vinkler.

Ved opbygning af broen er det en fordel at bruge et stykke kvadreret papir (5mm tern) som underlag, således at øverste langbom lægges på langs af papiret langs een af stregerne, hvorefter støttepillerne limes fast på langbommen. Ved denne fremgangsmåde opnår man at have både målestok og vinkel liggende på en praktisk måde under det materiale, man arbej-

der med. Hvis man sparer lidt på limen, bliver der intet problem med at fjerne det papir, som uundgåeligt sætter sig fast, hvor limen ved samlingerne løber ned på papiret, da disse steder bliver dækkede af de indvendige skråstivere.

For ikke at overfylde tegningen har jeg kun anbragt tværgående afstivningskryds i endefelterne, men sådanne afstivningskryds kan selvfølgelig anbringes i hvert felt.

Da jeg i mit anlæg bruger Märklinskiner, har jeg lagt en sådan skinne over broen, som antydet på tegningens højre halvdel; i stedet kan man også lægge tre langsveller af enten 5 x 5 mm eller 5 mm rundstok. (Hvor man bruger Märklinskiner, vil det dog sikkert være en fordel at anbringe to langsveller for at holde skinnen på plads). Over langsvellerne vil det da være naturligt at lægge 5 x 5 mm eller 5 x 6 mm lister som sveller til befæstigelse af skinnerne.

J.-H. Raabye

MOROP-kongres

international standardisering af modeljernbaner

FORELØBIGT PROGRAM FOR MOROP-KONGRESSEN I BRUXELLES I SEPTEMBER 1958.

Der er endnu ikke modtaget nogen officiel meddelelse fra kongressens arrangører, men julinummeret af det franske modeljernbaneblad - "L'Echo du P'tit Train" bringer følgende foreløbige program og understreger, at arrangementerne som altid er tilgængelige for enhver, der er interesseret i modeljernbaner og virkelige jernbaner.

onsdag 10/9. Fra kl.15 kan oplysninger om kongressen fås på banegården Bruxelles-Central i et kontor, der beskiltes "MOROP".

torsdag 11/9. Kl.9.30-10 åbningsmøde. Kl. 11-12.30 besøg på en forbindelse med kongressen arrangeret udstilling af modeller. Kl. 15-18.30 arbejds møder i komitéer m.v. samt besøg i signalposterne I og II på banegården Bruxelles-Midi for de øvrige deltagere. Kl. 20.30-22 aftenur gennem Bruxelles pr. sporvogn.

fredag 12/9. For komitéer m.v. er der arbejds møder kl.9.30-12.30 og 15-18. For de øvrige deltagere er der kl.9.30-12.30 besøg ved depotet for de belgiske lokalbaner (SNCV) i Rue Elloi, og kl.15-18 er der besøg på M. Legrand's modelbane i målestoksforhold 1:22,5.

lørdag 13/9. Kl.9.30-12.30 arbejds møder i komitéer m.v.,kl.15-20 udflugt til Oostende pr. tog.

søndag 14/9. Kl.10-12 afsluttede fællesmøde. Kl.12.30-13 byder den belgiske forening af Jernbanevenner (ARBAC) på en apéritif. Kl. 13-14 fælles frokost. Kl.15-17.30 udflugt til Tervueren med besøg på kolonimuseet. Kl.20-23 besøg på verdensudstillingen.

mandag 15/9. Kl.9.30-12.30 besøg på verdensudstillingen. Kl.13-14.30 frokost. Kl.15-19 udflugt til Antwerpen med besøg i den zoologiske have eller rundfart i havneområdet.

Dette var programmet, som det er fastlagt ifølge det franske blad. Skulle der fremkomme ændringer vil vi søge at bringe disse i septem-

bernummeret, ligesom vi forhåbentlig kan bringe et referat fra kongressen, om muligt allerede i oktobernummeret af MODELBANENYT.

Og så håber vi, at de, der kan afse tid og penge til at deltage i kongressen, vil gøre det. - Der er jo sikkert en hel del af vore læsere, som har planlagt at tage en tur til verdensudstillingen eventuelt i forbindelse med deres sommerferie, og såfremt rejsen da kan arrangeres omkring ovennævnte dage i september, vil det da givet være en god idé også at besøge kongressen. - Og for de af læserne som ikke kan komme med i år, er det da en trøst, at næste års kongres afholdes i København.

»DAVID«



SKRJ - M 4 DAVID på drejeskiven i Silkeborg - februar 1958 (Fot.Sv.J.)

I 1931 fik SKRJ - Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro - leveret en af de dengang så almindelige benzin-

motorvogne fra DE FØRENEDE AUTOMOBILFABRIKER i Odense. Den havde 125 hk og 37 siddepladser.

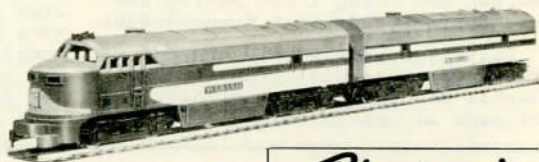
I 1954 blev vognen forsynet med en Leyland dieselmotor og transmissionen blev forstærket. I 1955-56 var den udlånt til AHTJ, men brændte her i remisen, kort før banen blev nedlagt. Undervognen og motoren var dog uskadt, og man valgte nu at opbygge et "diesellokomotiv", dvs en kassø, der skulle ligne et dieselloko, på resterne.

Førerhuset er indrettet med to førerpladser, og vognen, eller

"lokomotivet" vejer 17,6 tons og har 9,6 tons adhæsionsvægt. Maximaltrækraften er 40 tons for persontog og 80 tons for godstog. Køretøjet har nr. M 4, er malet rød-brunt og navngivet DAVID med forkromede bogstaver for og bag. - I parentes skal bemærkes, at hele "kassen" på det nærmeste er tom indeni.

S. Jørgensen.

Industrinyt



•A FM W/AB•

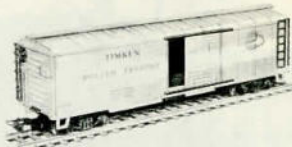
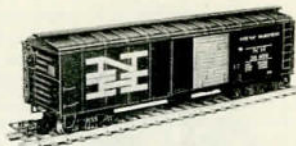
Rivarossi

På den for ikke længe siden afholdte Milano-messe 1958 viste bl. a. Rivarossi flere nyheder, hvoraf vi allerede under omtalen af Nürnbergsmessen nævnte disse. Ikke alle nyheder blev dengang vist i bladet, og vi viser derfor endnu nogle her. Øverst en model af det amerikanske diesellok Wabash, bestående af en A og en B-enhed og nedenunder fire nye box-cars på stribe i den vanlige farvestrålende stil, som kendetegner USA-materiel, og selvom disse modeller er fremstillet uden for Amerika, så er de i det væsentlige naturligvis bestemt for salg til Amerika, og så må naturligvis alle farver og detaljer være fuldt ud korrekte.

Foruden ovennævnte køretøjer var der endnu nogle, bl. a. et A+B unit diesellok, praktisk taget nøjagtig som det her viste, men i farver og påskrift i overensstemmelse med ILLINOIS CENTRAL's forskrifter.

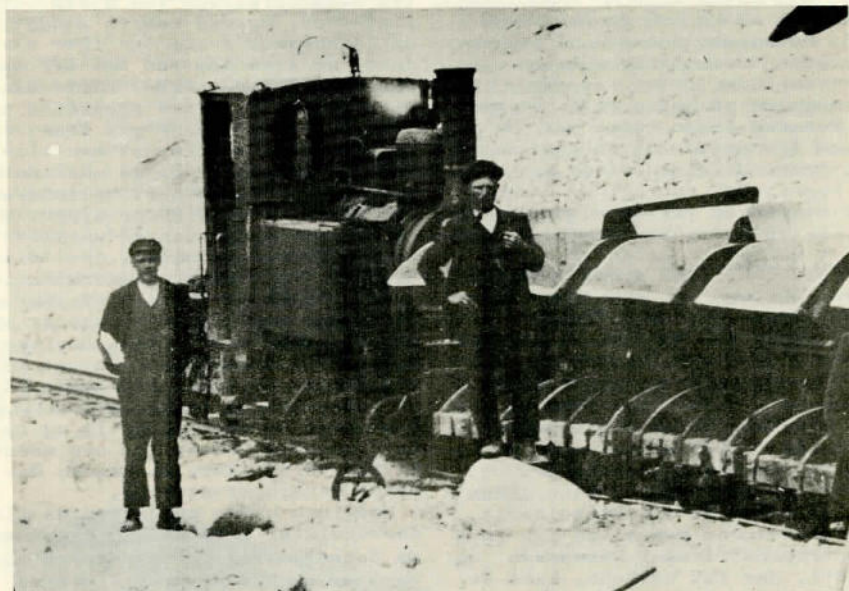
Der var selvfølgelig tillige nye småting i tilbehør, og som et kuriosum kan nævnes, at Rivarossi, som tidligere har lavet en model i 1:13 af FIAT 600 autobilen, nu også har lavet en model af FIAT 500 NUOVA - begge på bestilling af Fiat-fabrikerne.

Idet vi nu forlader Rivarossi og tager til USA, vil vi nævne, at vort næste emne er en sneplov i HO (fortsættes s125)



SKJOLD-DAN og BEDSTEMODER

- og flere andre



BEDSTEMODER - Hedehusene Skærvefabrik A/S. Bygget af Ar. Jung 1914, byggenummer 2165, ophugget i 1950. (Foto: Sv. Jørgensen)

2. ARTIKEL (Første artikel offentliggjordes i forrige nummer)

Lokomotivet "Thor" stod derefter reserve for "Skjold" fra ca. 1920 til ca. 1937. I 1937 kom DAN igen til Hh. Efter arbejdet på midtsjællandsbanen havde DAN bl. a. været brugt ved udgravningsarbejdet til Carlsbergs første godstation. Nu måtte THOR forlade Hh og den kom til Måløv i 1938 og senere til en flyveplads i Jylland, hvorefter dens skæbne er ukendt.

SKJOLD stod nu i reserve for DAN indtil denne for anden gang forlod Hh i 1955, idet den solgtes til stålvalseværket i Frederiksværk, og fra dette tidspunkt har SKJOLD som eneste rangermaskine besørget al rangeringen af jern-

banevogne fra fabrikerne i Hedehusene.

DE SMALSPOREDE

Om de 2 første smalsporede lokomotiver på Hedehusene Skærvefabrik haves kun meget få og uvisse oplysninger. Et foto af det ene kan dog fastslå, at det var et Krausbygget loko; men desværre er der grupperet så mange arbejdere foran maskinen, så man på billedet kun kan se maskinens øverste del. Det er oplyst, at maskinen kun kunne trække 6-7 stk. 1,5 m³ tipvogne på samme stigning, hvor fabrikkens senere maskiner kunne klare 24-25 vogne. Ret sikkert er det, at denne maskine ikke har været brugt på skærvefabriken senere end 1914

-15; men maskinen menes at have været brugt ved jordarbejder andre steder i landet. I 1914 anskaffedes et lokomotiv, som i forhold til førstnævnte maskine var betydelig stærkere. Maskinen var bygget hos Arnold Jung, Jugenthal i 1914. Den havde 17,6 m² hedeblade kedeltryk 12 kg/cm² og fabriksnr. 2165. Hovedbeholdningen af vand opbevarede i vandtanke anbragt på barriererepladen foran førerhuset i forlængelse af dette og kulkasserne. Foruden disse tanke var der i mellem rammepladerne anbragt en ret stor tank. Maskinen havde udvendig regulator, anbragt på dampdomen. Styringen var en udvendig af TRICKS-typen, og krydshovedet var styret mellem to linealer.

Uvist af hvilken grund, måske en smule ironisk, fik maskinen øge eller kølenavnet "Bedstemoder". Efterhånden som fabriken anskaffede flere og større maskiner, var BEDSTEMODER reserve, men brugtes i næsten hele tidsrummet 1940-45. I 1950 blev den solgt til ophugning. I efteråret 1915 ankom endnu et lokomotiv, en Kraus-maskine nr. 7035, til Hh. En serie Kraus-loko ankom iøvrigt dette år til henholdsvis Skærvefabriken, som altså fik 7035 og entreprenørfirmaet Rasmussen og Schiøtz, der fik nr. 7036, samt et med sporvidde 900 mm, der fik navnet RINGSTED, og så den førømtalte SKJOLD, nr. 6989, der var normalsporet. RINGSTED er iøvrigt i 1940 ombygget til sporvidde 785 mm og brugt på Kalveboddæmningen. Disse tre, -altså 7036 RINGSTED, og 6989 blev alle anvendt ved anlægget af KØGERINGSTED-banen. Skærvefabriken har senere overtaget nr. 6989, altså SKJOLD omkring 1920, og 7036 omkring 1948, efter at denne havde været brugt på dæmningen fra 1940-46. Da 7035 og 7036 var omtrent ens beskrives de her under eet. Karakteristisk for dem begge var, at de på grund af skråtstående fyrbokssider havde en ret kort, men til gengæld bred og dybtliggende rist, hvilket gjorde den særlig egnet til fyring med tørv og brunkul, der jo brugtes meget under krigen. Maskinerne havde 20,5 m² hedeblade, kedeltryk 12 kg/cm² og vejede ca. 12 tons. På grund af den ret korte ak-

selaftand egnede disse maskiner sig særlig til kørsel på spor, som ofte skulle flyttes, og derfor ikke altid var i samme stand som et mere permanent spor. Kun een ting voldte nogen gene. Maskinerne kobbel- og drivstangslejevander holdtes sammenpressede ved hjælp af slagkiler, og ved kørsel langs grus og stenbunker skete det ikke sjældent, at sten kom for tæt til sporet og ved forbikørsel ramte slagkilerne, så at disse presseses op, hvorved lejevanderne gik løse. Nr. 7036 er senere forsynet med tilspændelige kiler. Begge maskinerne var fra nye påmonteret cylindermøreapparat af Lubricator-typen. Disse er imidlertid senere udskiftet med tryksmøreapparater, der bliver trukket fra venstre gliderstang.

Den sidste og største af skærvefabrikens smalsporede maskiner ankom til fabriken i 1924. Den var bygget hos Orenstein & Koppel 1921 med fabriksnr. 9791. Den havde 21,3 m² hedeblade og 12 kg/cm² kedeltryk. Dette var en meget kraftig og robust maskine, forøvrigt den eneste af Skærvefabrikens maskiner, der havde Heusinger-styring.

Maskinen havde en 2-spjældes gliderregulator indbygget i dampdomen. Da denne maskine havde større hjul og større akselaftand + større vægt end de øvrige maskiner, fordrede den betydelig bedre spor og blev derfor i det væsentlige anvendt til trækene fra sorteringsramperne til aflæsserammerne langs sidesporet parallelt med DSB's hovedspor i Hh. I den store vaseformede skorsten var oprindelig anbragt en gnistfanger. Maskinen var malet grøn, som iøvrigt også 7035 og 7036 var, med røde hjul, rammer og pufferplanker.

De høje kulpriser har gjort, at man i Hh som andre steder prøver at erstatte damplokomotiverne med dieseltraktorer, selvom disse ikke er nær så kraftige og driftsikre, og i dag har man i Hh kun eet smalsporslokomotiv som reserve, nemlig nr. 7036. Orensteinmaskinen blev opslugget i 1956 og 7035 i 1957.

En del statsbanelokoførere kan sikkert huske disse små lokomotiver. Det hændte nemlig, nær skærvefabriken leverede store mængder

muldjord, overjord, der blev løsset i grusgraven, at statsbanerne selv måtte trække dette "jordtog" op af grusgraven, hvortil, der også førte normalsporet sidespor, over hovedvej 1 og til Hh station. Man brugte i reglen D-maskiner til dette arbejde; men da læsserampen var anbragt i en kurve og tilmed med en meget stejl stigning, havde togmaskinerne ofte vanskeligheder ved igangsætningen. Den omstændighed, at der parallelt med normalsporet løb et smalspor et stykke af vejen gJorde, at man havde mulighed for at fæstne en stålwire i den bageste vogn og derfra til to sammenkoblede smalsporslokomotiver der herved efter bedste evne bidrog til en hurtigere igangsætning

til stor fryd for "smalsporsfolkene" og ærgrelse for DSB-personalet.

H. Jørgensen- S.Jørgensen.

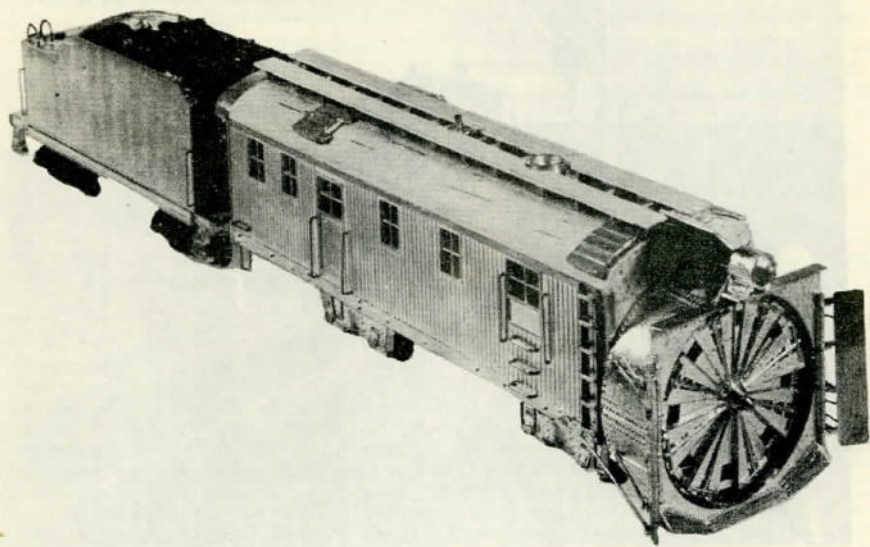
NB! Det skal lige for fuldstændighedens skyld bemærkes, at hedeusteglværket har haft egne smalsporslokomotiver i lergraven, medens den anden store skærvfabrik i Hh aldrig har haft damplokomotiver.

To lokomotiver magen til Orensteinmaskinen nr.9791 blev i 1939-40 bygget af Monberg og Thorsen til brug på den nævnte Kalvebodsdæmning; formentlig er disse de eneste danskbyggede smalsporlokomotiver.

(Næste gang: Bygning af Orensteinloko nr.9791 i skala 1:10)

INDUSTRINTY((fra side 122)
Sådanne har så vidt vides endnu ingen fremstillet i HO som roterende, men Mr.M. Dale Newton har været forsøget, og her ser De resultatet. Modellen er så gennemført fint lavet, at det er en fornøjelse

se at samle den, men vil man montere den, så sneploven virkelig roterer, må det stå for egen regning. Men der er vel heller næppe så mange Ho-baner udendørs, som skal sneryddes om vinteren. Men pynte på et anlæg, gør den da.



Amerikansk HO-model af sneplov.

MODELBA NE-tips

SMÅ TANKE. De små metalbeholdere som småbilledfilm ("Leica"-film)

normalt leveres i, danner et fint grundlag for at lave små tanke til opstilling på anlægget. Forsyn dem med de rør o. lign. som måtte pas-



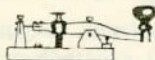
SANTA FE-ekspressen passerer Fox i New Mexico på sin 39 3/4 timer lange tur fra Los Angeles til Chicago.

se til formålet og mal sluttelig det hele.

SMÅ BOR. Ved anbringelsen af meget små metalbor, kan der ofte opstå vanskeligheder ved at få det til at sidde fast i boremaskinens holder. Et stykke hult loddetin anbragt over boret vil da lette fastholdelsen i boremaskinen.

RENSNING AF KOMMUTATORER. Til at rense kommutatoren på en motor kan anvendes en fiberglasstift. Denne form for rensestift ikke alene renser metallet godt, men den går også i dybden i eventuelle fordybninger - brandsår - i metallens overflade.

LUKKE TIL LIMTUBER. I stedet for det almindelige lukke på en limtubee i form af en slags skrueøksen kan - alt efter tubens størrelse - i stedet anvendes en tegnestift i passende størrelse. Fordelen er, at tegnestiften nemt kan slås af med samme hånd, som holder tuben, og den anden hånd er derved fri til at holde på det, som skal limes.



nyt fra nær og fjern

SAUDI ARABISKE JERNBANER har et specielt udstyr, som ikke findes nogen andre steder i verden. "Snorkel"-ventiler, som ellers forbinde tanken med undervandsbåde, er anbragt på taget af personvognene. Da banen, som er bygget af amerikanske ingeniører for Kong Ibn Saud, blev sat i drift, fyldte ørkenens endeløse mængder af sand hurtigt de først anbragte almindelige luftventiler på vognene. Ingeniørerne undersøgte da luftens indhold af sand i forskellige højder over skinnerne, og de fandt da frem til denne for jernbaner ikke helt almindelige løsning.

Ved en jernbaneoverskæring i Burke, Idaho i USA kan man opleve det ikke helt almindelige syn, at en bil blokerer overskæringen, mens

toget holder og venter. I denne lille by, som er indeklemmet mellem stejle canyon-bjergvægge, er en benzintankstation sådan placeret, at en bil, som betjenes af tanken, spærrer for jernbanetrafikken. Og reglen er da blevet: Den, som kommer først til mølle får først mallet.

SNCF er - vist nok som den første bane - i gang med at anvende farvefotos til udsmykning af kupéerne i stedet for de sort/hvide fotos, der hidtil har været anvendt.

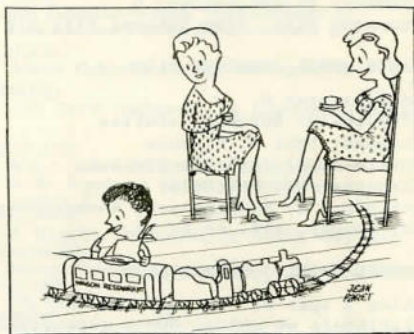
Billedeerne, der er i formatet 24 x 30 cm, anbringes foreløbig kun i nye vogne og kun på 1.klasse.

På hvert internationalt tog, der ankommer til Salzburg og er bestemt for Wien, stiger to turistværtinder ombord i Salzburg og er de rejsende behjælpelige med oplysninger om Wien. På fjernskriver kan de fra mellemstationer bl. a. sørge for bestilling af hotelværelser.

15 MT-lokomotiver anskaffes

Statsbanerne har hos A/S Frichs Århus, bestilt 15 stk. 425 hk dieselelektriske lokomotiver litra MT i udførelse svarende til MTnr. 151-152.

De nye lokomotiver, der får nr. 153-167, påregnes leveret i juni 1959-januar 1960.



Ellers er det umuligt at få ham til at spise.

(Fra "Vingehjulet")

RAIL NEWS -

for the FOREIGN READER

SUMMARY IN ENGLISH

Aurskog-Hølandsbanen - A Norwegian narrow gauge railway (750 mm) worth a visit for all lovers of old private railways.

Månedens sporplan - Layout of the month. This month the plan is of special interest for those interested in a private railway with good shunting facilities.

Trondhjem Modelljernbaneklubb - A Norwegian Model Railway Club for HO-gauge.

Vi bygger en tømmerbro - The construction of a trestle-bridge for HO-gauge.

MOROP - The congress of the European association of railway modelers is this year held in Bruxelles.

DAVID - An old petrolengine-driven railcar converted into a "diesel". Skjold, Dan og Bedstemoder - 2. part of the description of an industrial railway.

Nyt fra Nær og Fjern - News from Home and Abroad. Etc. Etc.

CORRESPONDANCE IN ENGLISH with any other readers interested in modeling European prototypes. I work in HO myself, but I am also interested in other gauges. Ernest F. Raddatz, 25 N. Pelham St., Ethelton, S. Australia.

KLUBMEDDELELSER

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubhus: Porchammersvej 3
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 1279

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen.
Kasserer: Th. Kronholt.
Sekretær: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62.

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale og anlæg: DSB's rutebilgarager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77
Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00
Nye medlemmer kan optages, henvendelse

i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "H0"

Nordkarvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 30 06 31 og RYvang 5942y
Formand: Harry Larsen
Næstformand: Alf Rasmussen
Kasserer: Hans Hundstrup
Medlem af bestyrelsen: Erik Bugge.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.
Dyggeaften: Tirsdag.
Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789
Kasserer: Preben Madsen, Herluf Trollesvej 25, Slagelse.
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 1B, tlf. 2180.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg: H0
Klublokale: Dalgas Boulevard 1
Formand: Jørgen Halvorsen, EGir 2752
Klubbaften: Torsdag.

1 a 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN H.O. 56

Smedegade 11 kld.
Klubbaften: Tirsdag

TO FOREIGN READERS!!

Most of the magazines of MODELBANE-nyt published are still available and you can send your order together with an international moneyorder or by post in a check in US\$, English £, German DMARK or Danish Kroner.

The prices inclusive of postage to all countries are:

MODELBANE-nyt, vol.1952	\$0.60
--	vol.1955 \$3.00
--	vol.1956 \$3.25
--	vol.1957 \$3.50

SPECIAL OFFER:

Four sample copies for \$1.00

Set of 12 Danish photos of Danish steam-engines. Can be used as post-cards. \$0.50
(Technical dates in English and French)

Send your order to

MODELBANE - nyt

or our foreign agents.

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.

Obs! Kun få eksemplarer af følgende blade:

1. årg. 1952 (4 numre) kr. 3,50
2. årg. 1953 (alle ÷ nr. 11) kr. 10,00
3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00

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 B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster **21 kr.**

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Breumvej 28, Herlev.

Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Kalundborg, O. W. Laursen, Silkeborg, C. J. Andersen, Odense, m. fl.

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. 9-12 på

★ 94 48 68.

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:

Københavns Telefonkiosker samt

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.

Hobby-Centralen, Montergade 10, K.

Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.

Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.

Kiosken, Østerport Station, Ø.

Model & Hobby, Løvstræde 2, K.

Hovedbanegårdens Bladkiosk.

Kiosken, Classensgade 18, Ø.

Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl.

C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv, V.

Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.

Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRIUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmædgade 40.

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, Prästgårdsväg 5 A 12, Høplaks.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

Ho-Rivarossi, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

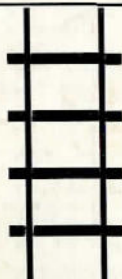
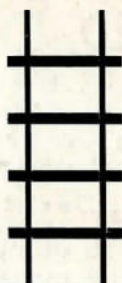
Vasagatan 22, Göteborg C.

DER MODELLEISENBAHNER

— Fagtidsskrift for modelbanebyggere

Dette blad i stort format (A 4) er med sine 32 sider vel nok det tidsskrift, som byder sine læsere de teknisk set mest fuldkomne byggetegninger og tillige både jernbane- og modelbaneartikler og billedreportager af aktuelt indhold.

Pris pr. stk. kun kr. 1,85 — årsabonnement kr. 21,00.
Prøvesending 6 stk. kr. 9,85 incl. porto.



MINIATURBAHNEN

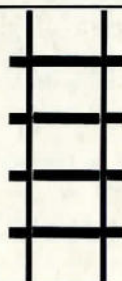
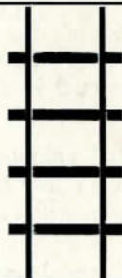
— det førende tyske modelbanetidsskrift

Messennummeret (nr. 4/58) er nu helt udsolgt og vi kan desværre ikke tage ordrer til senere levering. Derimod kan følgende tidligere numre endnu leveres, pris pr. stk. kr. 3.75. 1950: nr. 6. 1952: nr. 7, 8, 11, 12, 13. 1953: nr. 10. 1954: nr. 6, 7, 10, 13, 14, 15, 16. 1955: nr. 2, 3, 8-16 incl. 1956: nr. 1, 2, 5-16 incl. 1957: nr. 5, 7-16 incl. 1958: nr. 1, 2, 3, 5, 6, 7. Årsab. kr. 60,00.

RAILWAY-MODELLER

— Specielt for de små sporvidder (TT-H0-0)

Her er et blad, som selv om det er engelsk, absolut også har bud til f. eks. den danske gennemsnitsmodelbygger, som gerne vil føje interessante og morsomme detaljer til anlægget. Endvidere bringes til stadighed en god orientering om de efterhånden mange og udmærkede britiske industriprodukter. Prisen er kr. 2,75, stk., årsabonnement kr. 32,00. Prøvepakke 4 stk. kr. 9,00 incl. porto.



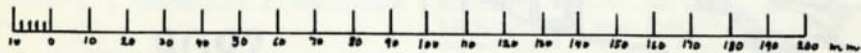
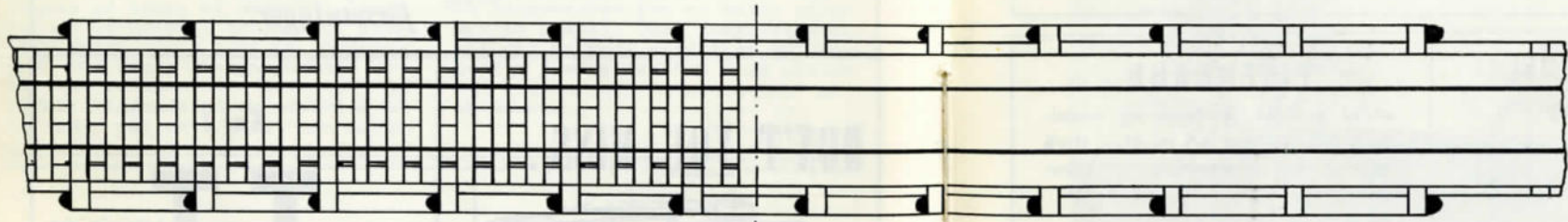
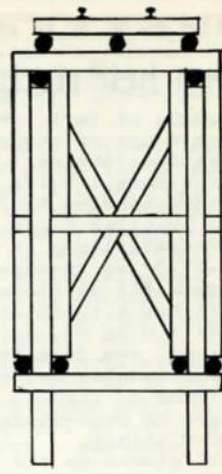
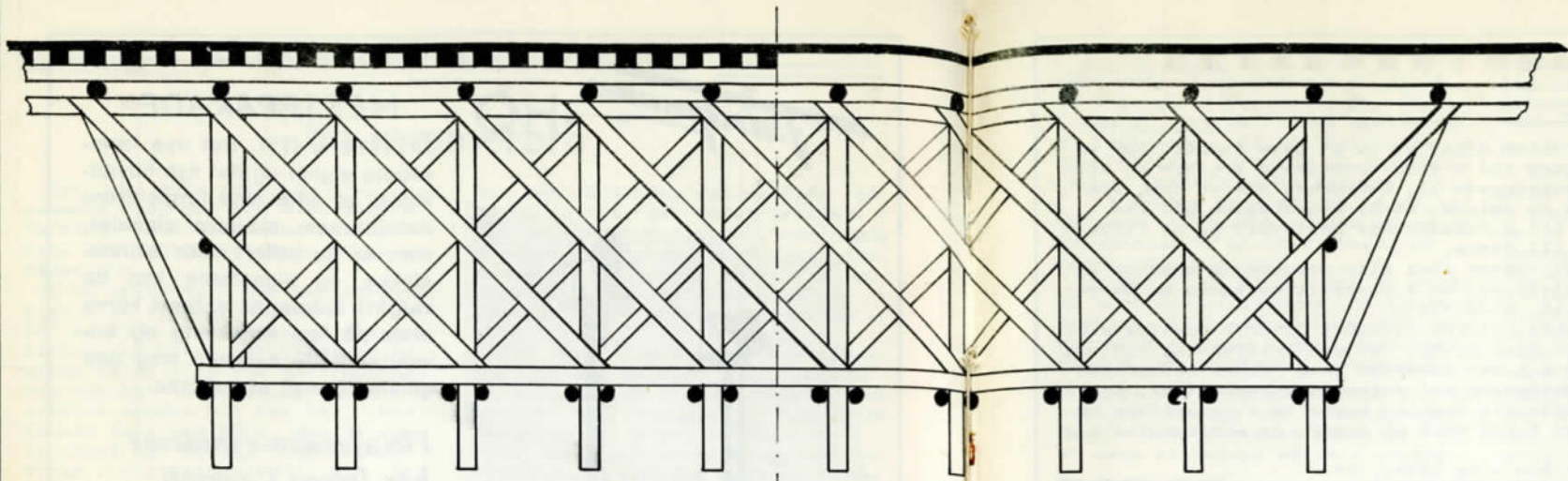
HOBBYBØGER

— og tidsskrifter af enhver art.

Vi fremskaffer gerne bøger og tidsskrifter (abonnement) indenfor alle tekniske hobbygrene, for eks. udover jernbane- og modelbanelitteratur, også om emner som for eks. modellfly og skibe, radio og fjernsyn, telefon og elektroteknik.

BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 53761, TLF. *944868

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12



Skala: H0

Mål: 1:2

Tømmerbro.