



MODELBANE *Nyt*



1

8. ÅRGANG

JANUAR-FEBRUAR 1959

PRIS

2 50



En NYHED

som De længe har
TØRSTET efter!

TUBORG og CARLSBERG
ølvoerne (ZB & ZA)

Disse modeller i den kendte LONG-kvalitetsudførelse vil live op på enhver bane med deres festlige grønne og røde påskrifter.

— og så er prisen kun

kr. 12,10 pr. stk.

Kender De —

LONG's øvrige komplette sortiment i HO?

Ellers bør De straks købe det farvetrykte katalog hos nærmeste LONG-forhandler.

Pris 75 øre.

LONG — KØBENHAVN N

Sidste!

LONG's store MY-lok. leveres nu også til 2 sk. og jævnstrøm og prisen er uændret kr. 143,00

Begynd det nye år med

JOTOFLEX



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

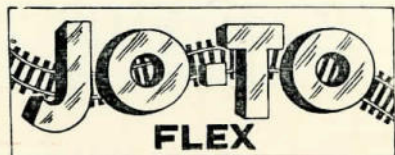
Prisen er:

Pr. meter kr. 5,00

Stort sortiment i løsele for sporskilt og kryds, korkballast m. m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Scenery ☆

Det danske landskabssortiment

- Gran- og løvtræer i mange typer
- „Idyller“ i naturtro udførelse
- Buske i poser
- „Levende hegn“
- Strømateriale i alle nuancer
- Sortimentet udvides stadig
- Illustreret katalog under udarbejdelse

En gros: BENT PALSDORF, Postbox 184, Kbh. K.



— det interessante italienske modelbaneblad —

HSV

Kvalitetstransformatorer

TIL ALT...

...OVERALT

12 Maaneders Garanti for Fabrikationsfejl

BEDRE OG BILLIGERE

Rivarossi

SENSATIONSMODELLOKOMOTIVER

med kuglelejer for batteri- og standardtransformator drift, kr. 36,- og 43,-.
Godsvogn 7,85, personvogn 11,85, transformator med fartkontrol og aut. polvender for frem og bak kr. 49,-.



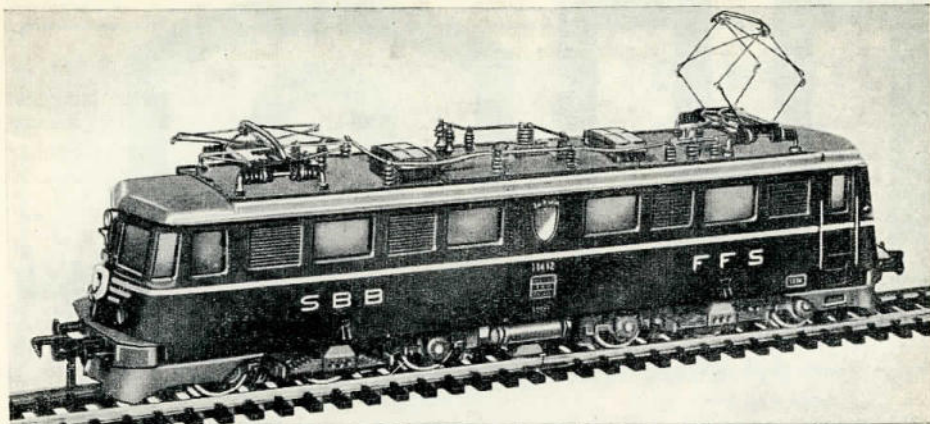
Broschurer i hobby og legetøjsforretninger eller mod 0,30kr. i frimærker fra importør H. WITTRÖCK, Peter Bangsvej 77, Kbhvn.F



ALLE DE BERÖMTE

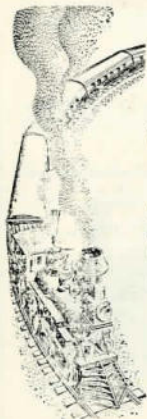
PREISER-FIGURER

personer, dyr etc. for modelbaner i HO kan nu fås i fuldt sortiment. PREISER MODELLER sætter prikken over i'et på anlægget.



VÆLG RIGTIGT -
VÆLG

Fleischmann
HO



Modelbaner

Vil De køre 2-skinne/jævnstrøm?

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

Løs ensretter

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

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

polvenderkontakt kr. 3,50

Rivarossi

Märklin's nye samlesæt til HO-gods-vogne og modelbiler.

Lang modelbaner

JOTOFLEX flexible skinner

skala »O« byder på meget nyt, bl. a. HAG-katalog kr.1,25 og det exclusive ELETTREN-katalog kr.3,-. BP-Signaler - modeltro i skala O.

SCENERY træer og strømateriale

BP-TOG NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYEN 5703

SPECIALMODELLER er lige hjem-komet.

H. S. V. Transformatorer

Type 1:	50 Watt	.....	Kr. 65,00
" 2:	30 "	.....	" 55,00
" 3:	8 "	.....	" 18,00
" 4:2x40 "		.....	" 125,00
" 5:	30 " m. Ensretter	.....	" 84,00
" 6:	30 "	.....	" 48,00
" 20/1:	Ensretter m. Strømvender	.....	" 30,00
Opholds-Relæ	8-18 V	.....	" 8,00
Fordelerkasse	12 Bøsninger	.....	" 6,00
Blink-Relais	4 V. og 18 V.	.....	" 2,25

EKSPEDITION: Ma.-Ons.-Fredag fra kl.15. lørdage kl.11-14.

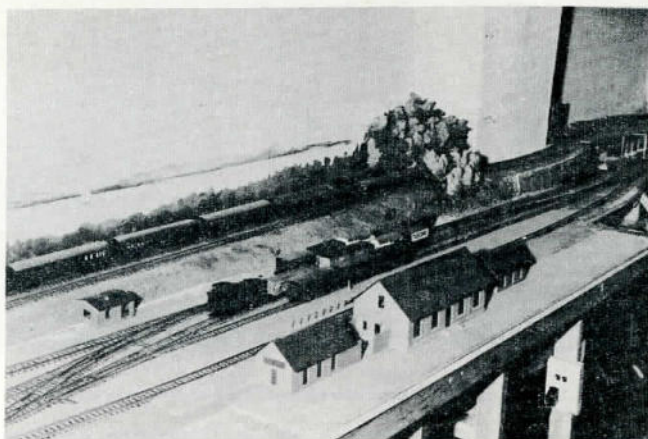
MODELBANENYT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

8. ÅRGANG
JANUAR-FEBRUAR 1959

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

H0 56



Den ene af klubanlæggets stationer.

Modeljernbaneklubben H.O. 56 begyndte sin virksomhed i efteråret 1956.

Klubbens første lokale var et lille kælderrum på Bispebjerg. En del af medlemmerne var i besiddelse af MFKlin-materiel, som der opbyggedes et interimistisk anlæg af. Efterhånden voksede medlemstallet fra 8 til 15, pladsen blev kneben, hvorfor vi måtte se os om efter et andet lokale.

Tilfældet kom os til hjælp i form af et nyt medlem, som havde kontrakt på en større kælder.

I februar 1957 flyttede vi til Smedegade. Det første halvår gik,

dels med at gøre lokalet anvendeligt, dels med at reorganisere klubben.

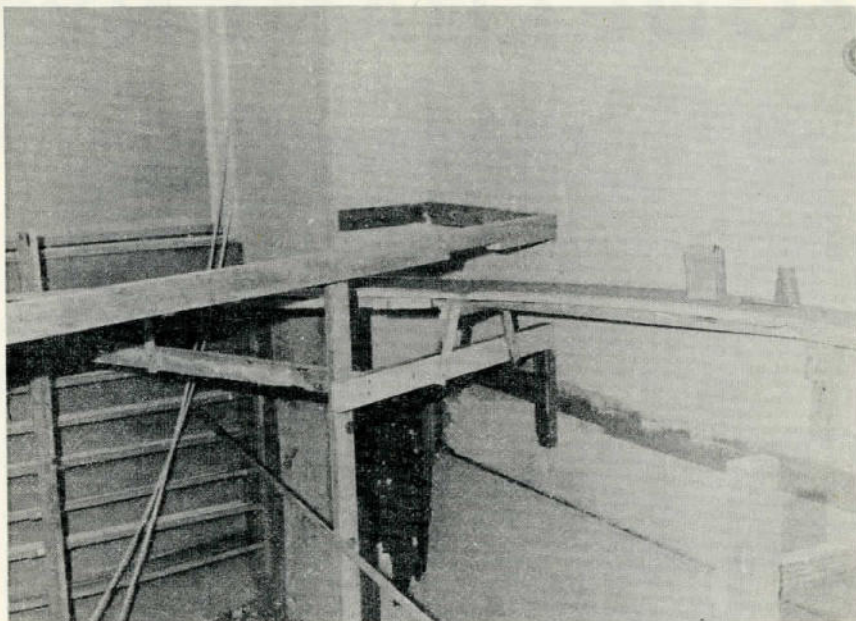
Fra at være en legetøjsklub, gik vi nu igang med at gøre klubben til en modeljernbaneklub. Man vil dog ikke her i klubben underkende, at der fremstilles meget udmærket fabriksmateriel, men i langt de fleste tilfælde har målene intet med skala at gøre, så derfor kan det ikke regnes for model. Endelig er der den tredje skinne, som ikke har noget til fælles med dansk jernbane, hvorfor vi i klubben har forkastet den som anvendelig.

I øjeblikket er vi i gang med at

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

Idet vi ønsker vore læsere et godt nytår må vi erkende, at 1959 for os alle jo er ukendt og mindst lige så tåget, som det, der ligger forude for SJ's gode gamle litra S 1269, der på forsiden er på vej ud af Malmö C. - Er det hans sidste nytårsdag, - er han og hans gamle toakslede følgesvende næste år afløst af komfortable, men håbløst urøstantiske skinnebusser? (Photo: E.B.Jonsen)

A happy New Year for you and the old Swedish train on the front cover



Ja, det var begyndelsen -

opbygge et dansk landskab. 90 meter spor er allerede udlagt, og to stationer er under opbygning.

Sporlegemet består af ballast, 5 mm pap skåret i smig, medens sigtet grus gør det ud for skærver. Sveller er udskåret af trælister. Sporet er fastgjort med 4 messingstifter på hver svelle. Sporskifter og sporskiftemotorer med forbindelse til kontrolbord og relæskab er alle fremstillet på klubbens værksted. Anlægget er bygget i 4 etager. Den ene endestation ligger ca. 35 cm højere end den anden. For at komme fra den ene station til den næste, skal toget køre anlægget een gang rundt, men en stiklinie, der skal gøre det ud for en privatbane, nøjedes dog med 3/4 omgang. På hele anlægget findes ingen stigninger på over 3 1/2 cm pr. løbende m.

Bygninger, træer og andet panorama skal også udføres som klubarbejde. I det hele taget bliver der kun købt nødvendige råmaterialer ind, samt de dele, som vi ikke selv kan fremstille. Alt rullende materiel

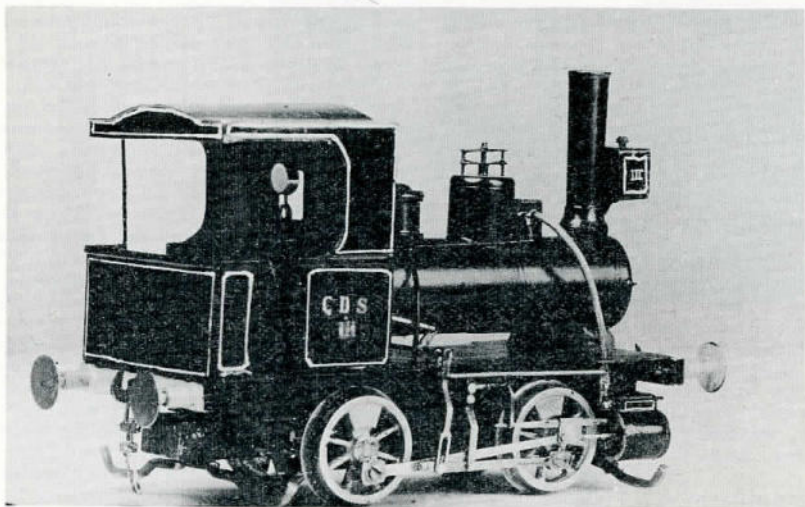
er medlemmernes ejendom. Der er i øjeblikket en pæn samling hjemmbyggede vogne færdige, og flere er under arbejde tilligemed lokomotiver og motorvogne.

Kupéen i tilskuerrummet er venligst udlånt af DSB. Da rummet ikke har samme facon som kupéen, hvorfra vi har hentet inventaret, har vi været nødsaget til at give den et andet udseende, men vi syntes selv, at det smager lidt af "fut-tog".

Bemærk venligst NØDBREMSEN - et kraftigt ryk i håndtaget bringer os 1 krone nærmere vort mål, nemlig at blive ejer af hele kupéen.

Hele arbejdet på anlægget er opdelt i 4 etaper, hvoraf 1. etape omfatter færdigbygning af de 2 påbegyndte stationer, samt bygning af 1 hovedspor og 1 omløbsspor på privatbanestationen ventes tilendebragt i løbet af vinteren. Der vil til den tid kunne iværksættes kørsel på denne del af anlægget. Kørslen vil foregå efter køreplan, (fortsættes side 7)

G. D. S. III



Det lille spor "0" lok er denne gang vist skråt bagfra.

(II. ARTIKEL)

Vi fortsætter denne gang med den lovede byggebeskrivelse til Slagelse-klubben's model i spor "0" af Gribskovbanen's lille loko nr. III. (For interesserede byggere kan det oplyses, at tegning i skala 0 følger i næste nr.).

Ved bygningen af så lille et lokomotiv i model er der flere særlige forhold at tage i betragtning. Først og fremmest må der skaffes en tilstrækkelig lille, men samtidig stærk motor. Her er anvendt en lille cylindrisk permomotor, der måler ca. 18mm i diameter og er 30 mm lang. Motoren var tilstrækkelig lille til netop at kunne anbringes i kedlen. Den driver gennem et nylontandhjul en i maskinen langgående aksel, der igen gennem snekedrev (fra et gl. autospeedometer) driver bageste hjulaksel. Udvekslingsforholdene er $\frac{7}{48}$, hvilket giver maskinen en hastighed af ca. 45 km/t med en rimelig belastning.

Kedlen, der er lavet af et messingrør, er - for at få den rigtige størrelse og for at give motoren mere ventilation - slidset op for nede.

Tandhjulsvudvekslingen er skjult af fyrboksen, og denne er i førerhuset udstyret med fyrdør, vandstandsglas og prøvehaner, samt manometer. For at give maskinen større vægt er pladsen mellem fyrboks og sidevæg udfyldt af blyklodser, ligesom den del af kedlen, som motoren ikke udfylder, er fyldt med blyhagl.

Skorsten, dome, røghkammerdør og cylinderendebunde er drejede. Førerhusets forplade er af messing med påloddede vinduesrammer. Sidevæggene, gavlvæg og tag er af hvidblik. Pufferne, der ved denne maskine er særlige små støbte kurvepuffere, er lavet fjedrende, og trækrogene er forsynede med "skruekoblinger". Hele modellen er opbygget på rammer udskåret af 2,0 mm messingplade og loddet sammen. Hjulene er

tildrejede af standardhjul, hvor-
efter der er påloddet slag og ho-
ved til anbringelse af driv- eller
kobbeltap, og herefter er egerne
savet ud med løvsav.

Gangtøjet er et helt kapitel for
sig; - i hvert fald styringen, og
da det ikke inden bygningen har væ-
ret muligt af fremskaffe tegning,
foto eller beskrivelse, der var
egnet til at arbejde efter, må re-
sultatet tages med et vist forbe-
hold, - men udseendet er blevet
udmærket. Samtlige driv, kobbel og
gliderstænger er lavet af blød
stålplade.

Maskinen er malet traditionelt
som tidligere beskrevet i MB-NYT.
Kedel og ramme er matsort, fører-
hus og cylindere er blanke. Den
øverste del af førerhuset indven-
dig er malet gulbrunt, ganske som
nuværende praksis ved DSB og pri-
vatbanerne. Hjul og pufferplanker
er røde, og maskinen iøvrigt staf-
feret med gult.

(fortsættes).

S. Jørgensen - P.E. Jensen.

TKVJ

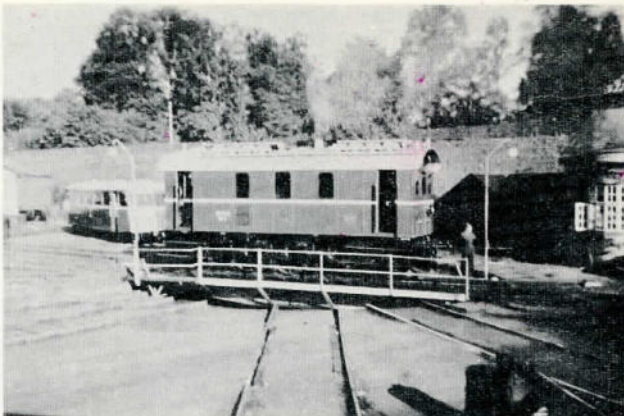
TROLDHEDE-KOLDING-VEJEN JERNBANE

Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane
A/S er bygget i henhold til lov om
jernbaner af 27. Maj 1908 og åbne-
des for almindelig trafik d. 25. aug
1917. Sidebanen Gesten-Vejen er se-
nere nedlagt og omdannet til buslin-
ie. Med sine 88km er banen Danmarks
længste privatbane. Den er normal-
sporet med 24,39kg skinner i hoved-
sporet. (En strækning på 1,3km er
dog forsynet med 32 kg og 0,3km er
lagt med 22,5kg skinner). Sporene
er lagt med svævende stød på grus-
ballast.

Jeg skal i denne artikel ikke gå
ind på alle de forhandlinger og de
kommunalpolitiske tovrækkerier,
der fandt sted, inden banen åbne-
des. Langt hellere vil jeg tage læ-
serne med en tur ud ad banen, da
den løber gennem en meget smuk og
yderst afvekslende natur. Fra Kol-
ding går banen først gennem rent
østjydsk landskab, som vi alle ken-
der og holder af - kuperet og skov-

bevokset. Store jordarbejder, selv
med vor tids målestok, måtte fore-
tages, bl.a. i Kolding Skov umid-
delbart udenfor Kolding station.
Efterhånden aftager det skovmassi-
ge og går over i det vidtsynende
Midtjylland med sorte moser og dej-
lige grønne plantager, et sandt el-
dorado for vildtet. Her og der mø-
der blikket små venlige huse og
kønne bøndergårde. Videre gennem
det udstrakte hedelandskab, som er
ualmindelig skønt under blomstrin-
gen. Jeg er sikker på, at udlændin-
ge fra før eks. Alperne ville beta-
ges af dette skønne og særprægede
landskab. Inden banen ender i Trold-
hede, passerer man Omme og Skjern
Å; - er man foruden jernbaner også
interesseret i lystfiskeri, er der
mange gode steder i disse fiskeri-
ge vandløb. Banen arrangerer forev-
rigt specielle ture, når lyngen er
i blomst, og sene naturte til Staus-
hede, hvor man under kyndig ledelse
kan glæde sig over det rige fugle-
liv, som udfolder sig frit herude i
Guds frie natur.

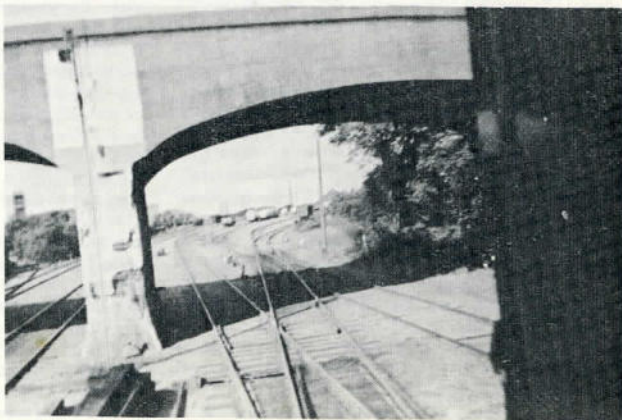
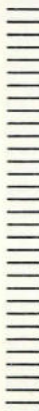
Da jeg besøgte banen, var sæsonen
for Lyng- og fugleture desværre for-
bi, men hr. Magnussen, som er værk-
mester for remiserne i Kolding,
gjorde mig den glæde at tage mig
med på et grustog. Jeg skal ikke
undlade her at nævne den store ven-
lighed, jeg blev modtaget med både
af banens ledelse, hr. Magnussen og
af banens øvrige personale. Jeg var
imponeret over den fine orden, der
herskede for eks. på værkstederne.
Et sted blev skinnebushjul afdrej-
et, et andet sted var man i færd
med at revidere en Q-vogn, et tre-
die sted fik en godsvogn udskiftet
et støttestolpe o.s.v. Til trods
for disse og andre stedfindende ar-
bejder, var der ikke noget rod.
Jeg nævner dette, fordi det siger
noget om de mennesker, der arbej-
der her og dermed om kvaliteten
af det arbejde, der udføres. I o-
verensstemmelse hermed var for eks.
velpudsede, såvel som personalet.
Efter gennemgang af remiserne, bli-
ver M⁴, som skulle fremføre grus-
toget, kørt ud, tanket op og på-
fyldt sand (det var jo et grustog!)
M⁴ er betegnelsen for et Frichs
dieselel. lok type 626C; 6-cylind-
ret m. 260mm boring m. 3 banemoto-



M 4 på drejeski-
ven ved remisean-
lægget i Kolding.



Undervejs
med
grustoget



Ved indkørslen
til
Grindsted station

torer a 150hk. Loket skinner i efterårssolen efter en tilbudsagående reparation på eget værksted, og hvorunder hele loket blev skilt ad i småstykker. Vi tilkobler en to-akslet personvogn (C 21) med åbne endeperroner og derpå 8 TD-vogne - DSB-vogne med 12t grus på hver.

Hele toget køres ind på Koldings station, hvor loket kobles til ved vognstammens modsatte ende, således at personvognen - som bremsevogn - er bagest. Bremserne prøves og vi kører. Det går langsomt. Dels har vi en samlet vognvægt inklusive last på ca. 190t, og dels stiger banen stærkt og til og med er kurverne små. Netop her, hvor banen går ind i Kolding Skov, er det tydeligt, at skinnesliddet er ikke så ringe endda. Nå, havde jeg haft travlt, kunne jeg have kørt med et af de rappe skinnebustog, som kører til Troldhede på to timer godt og vel - men her er tid til at nyde det smukke sensommerlandskab.

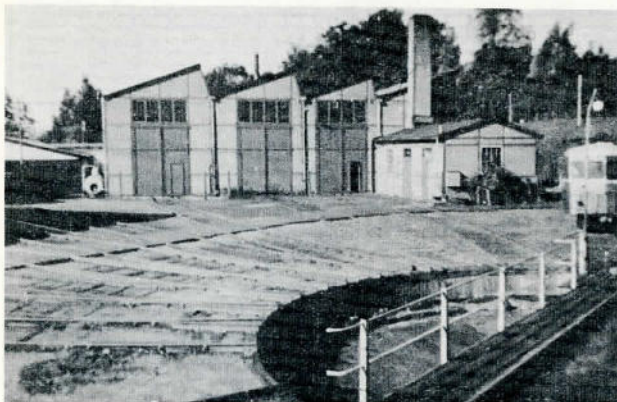
Længere ude ophører stigningen - og kurverne, og farten øges. Undervejs tager vi et par banearbejdere om bord. I GESTEN, hvor vi krydser en modgående skinnebus, får vi de sidste folk på, således at der nu er to mand på hver vogn. Vi forlader Gesten, og medens vi kører videre, skovles gruset ud i vognsiderne, så der dannes en gang midt i vognen. Da jeg så ud over vognstammen, fik jeg uvilkårligt denne noget barnligt, fantasifulde tanke: "Nu mangler vi bare et indianerangreb!" - Den øde egn og mændene i ternede, åbentstående skjorter, der stod og skovlede "jordvolde", gav noget af et fortættet WILD WEST sceneri. Stemningen blev desværre brudt, da vi i det samme passerede en vejoverskærings klokkelarm. Nå, men selv om indianerne åbentbart i denne omgang var bange for hårde, skovlbrede, jyske næver, så skulle gruset jo lægges. Siderne blev da slået ned, og i langsom fart under ledelse af baneformanden i Bække - (jeg skylder ham en øl, men til gengæld har jeg udødeliggjort ham i denne artikel) blev gruset læs set af. Senere kører en slags "raderenser" - fra eget værksted - hen over sporet og lægger gruset på plads i den rette profil. Iøvrigt

konstaterede jeg nu som senere, at sporet ligger særdeles fint og også jævnt. Efter at grusningen vel er overstået, kører vi frem til nærmeste station for "at vende".

her får vi imidlertid ordre til at køre til Grindsted st., hvor vi skal hente 4 vogne med kvæg. Vognene kobles fra, og i rask fart kører vi til Grindsted, som vi uden ophold forlader med kvæget, der er bestemt for exportmarkedet i Kolding. På tilbagevejen får vi den oprindelige vognstamme på, og så går det mod Kolding igen.

Bortset fra dette grustog og enkelte godstog, omfatter driften på banen hovedsageligt persontrafik m 8-10 tog daglig i hver retning.

I sin tid, da heden blev opdyrket og landejendomme oprettet, gik der store mergeltransporter, cirka 9000 tons årligt, ja et enkelt år endog 19000 tons til disse sandede og magre egne. Banen har her haft sin meget betydningsfulde andel i kultiveringsarbejdet herude. Både under 1. og 2.verdenskrig kørtes i store mængder af tørv; omkring en trediedel af de tørv, der under 1. verdenskrig blev produceret her i landet, opgravedes herude. I tidsrummet 1917-1926 kørtes 72.685 læs tørv, svarende til 749.556 t, hvoraf de 475.310 t naturligt nok stammer fra perioden 1917-21, hvor der var en katastrofal mangel på udenlandsk brændsel. Den omtrentlige værdi af denne uhyre mængde tørv udgjorde ca. 22,3 millioner kroner. Man forbavses faktisk over, at denne egn har kunnet afgive så store værdier. Under 2.verdenskrig blussede tørveproduktionen atter op, og samtidig begyndte brydningen af brunkul. I 1941-1942 transporteredes 70.000 t tørv og 41.000 t kul, koks og brunkul, hvoraf sidstnævnte udgjorde langt størsteparten. - Man tør ikke tænke på, hvordan man skulle have transporteret disse enorme mængder brændsel uden Troldhedebanen. Dens eksistens har således, i den korte tid, banen har virket, været samfundet til uvurderlig nytte. Først og fremmest i forbindelse med kultiveringen af opdyrkede hedestrukturer, som da kunne videreføres og praktisk taget fuldendes. Den har således med-



Remise og værksteder i Kolding.

torer à 150hk. Lok'et skinner i efterårssolen efter en tilbundsgående reparation på eget værksted, hvor hele loket blev skilt i småstykker. Vi tilkobler en 2-akslet personvogn (C21) med åbne endeperoner og derpå otte TD-vogne (DSB) med 12 tons grus på hver; hele toget køres ind på Kolding station, hvor loket kobles til vognstammens modsatte ende, således at personvognen - som bremsevogn er bagest. (Artiklen må desværre afbrydes her - og resten af køreturen vil De så få næste gang).

F. Stenderup

HO 56

(fortsat fra side 2)

og en sådan er udarbejdet for hele anlægget. Køreplanskørsel vil i det hele taget være den røde tråd, der vil gå igennem alt arbejde i klubben. Meningen med opbygningen af et så stort anlæg er jo netop, at der er muligheder for denne gren af hobbyen.

Klubben har lige bestilt telefoner, således at samtlige stationer kan komme i forbindelse med en kommandocentral, hvor eventuelle forsinkelser m.m. kan registreres. Hver station bliver ledet af en stationsforstander, de større tillige af en chef for maskinafdelingen (remise) og muligvis også en til at lede godsekspeditionen. Stationsforstanderen får til opgave at dirigere sporskifter og signaler. Der bliver særskilt af-

deling for lokførere, og disse kører efter signaler (CAP-KONTROL).

Belysningen på anlægget foregår fra lamper i loftet, og disse kan afdæmpes således, at "modeldøgnet" fremkommer med den rette belysning.

Kontrolpulten er et kapitel for sig. På den kan signaler og togvej stilles, samtidig med indstillingen lyser den knap, der er blevet trykket på, således at man hele tiden kan se togvejen gennem stationen, samt hvad de forskellige signaler viser.

Klubben har i dag 10 aktive medlemmer og 5 aspiranter. Det er maksimum af, hvad klubben kan tage af hensyn til pladsforholdene. Igennem nogen tid har vi haft forespørgsler om optagelse som medlem, men vi må desværre sige nej, men for dem, som gerne vil følge klubbens arbejde, kan der optages passive medlemmer.

Som passivt medlem har man ret til et månedligt besøg på en af klubben fastsat aften; man bliver holdt orienteret, om hvilke idéer klubben er optaget af, som kommer med på de ture, som klubben arrangerer og har endelig førstret til optagelse som aktivt medlem, såfremt en af disse, af en eller anden grund udmelder sig.

Iøvrigt er klubbens medlemmer altid glade for at besvare spørgsmål, der falder indenfor klubbens rammer.

Venlig hilsen

"H.O. 56"

Den helt rigtige —



modelbaneånd besjæler de to travlt optagne herrer på billedet til venstre. De er også medlemmer af BDEF der nu varetager både jernbaneentusiaster og modelbanebyggerinteresser i Vesttyskland. En læge og en præst — ja, forskellige livsstillinger er nemme at forene over en fælles hobby.

Også DB (se billedet til højre) er



MYLDRETID — (Fra "Tren Miniatura")

plaget af tilfygning af sporskifterne, når vinteren sætter ind, og på de store stationer holder det mange mand i arbejde, for at trafikken kan afvikles uden alt for store forsinkelser. Man har forsøgt med elektrisk opvarmning af sporskifterne, men de fleste steder er den gammeldags kost endnu det mest effektive.

Det går tilbage for dampen!

I Tyskland, som så mange andre steder i Verden, er dampdriften på retur, - hvad enten man synes om denne udvikling eller ej, så er det en kendsgerning, som ikke kan skjules. I løbet af 1958 er Vesttyskland beholdning af damploko yderligere formindsket, og det antal togkilometer, som er damptrukket i sidste år, er faldet fra 90% til 67,4%, en betydelig reduction indenfor bare eet kalenderår. Det er de elektriske lokomotiver og diesellokene, som gradvis, men sikkert overtager kørslen.

ITALIENSK ELEGANCE

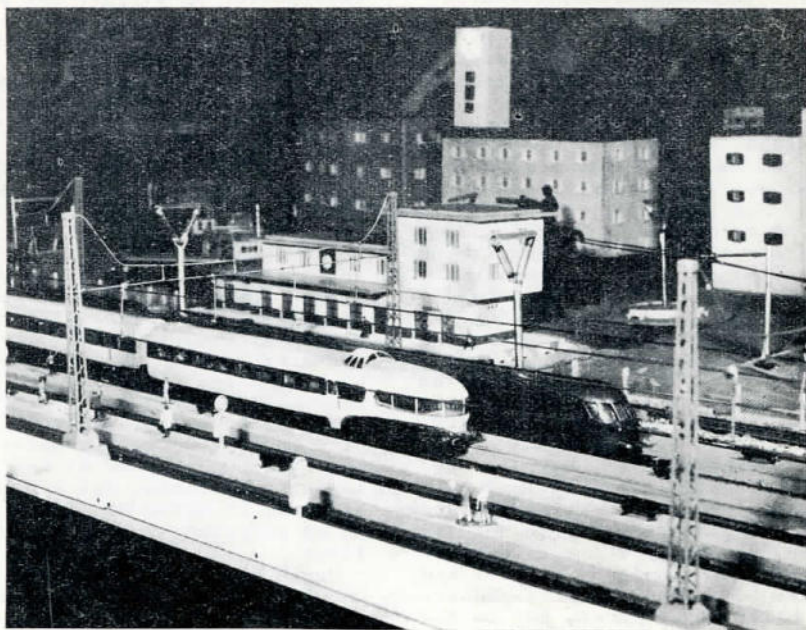
På billedet nederst på denne side ses et hypermoderne italiensk modelbaneanlæg med de karateristiske italienske lyntog, som populært sagt kører mere end stærkt. Bemærk også de moderne "lysstofarmaturer" på perronerne, og bygningerne må vel også kunne siges at være moderne. (HO-Rivarossi)

Industrinyt

POCHER

det italienske HO-firma har fornylig sendt endnu flere europæiske vogne på markedet, hvoriblandt den her afbildede svenske godsvogn, som er i dette firma's vanlige kvalitetsudførelse - men har vi ikke snart lov til at formode at der kommer en DANSK vogn fra

(fortsættes side 16)



Hvad har De lavet Deres landskab af? Det er vel næsten et stående spørgsmål hos mange modelbanekolleger, og det er forbavsende så lidt, der er skrevet om dette emne i vort blad MODELBANENYT. Det skulle være morsomt at høre om Deres "opskrift". Jeg vil her give nogle tips om, hvorledes det kan gøres, både billigt og let.

Gips er et meget anvendt materiale, men det har den ulempe, at det revner. Gøteborgs Modelljärnvägssällskap er kommet frem til et materiale, som består af 7 dele gips, 3 dele talkum og 1 del dekstrin, og dette røres godt sammen, inden De blander det med vand.

Til den modelbanekollega, som er bange for, at dekstrinen skal mugne, kan jeg anbefale, at han kommer en aspirinpille i til 1 á 2kg af blandingen, om nu bakterierne kan leve af gips og talkum. Jeg kan nævne, at de, som har anvendt dekstrin som bindemiddel i papirvand & landskabsmasse, desværre har fået landskabet ødelagt af mug. Jeg vil lige sige, at De sidenhen skal bruge celluloselak (nitrolak) til at male med; altså er faren minimal.

Hvordan De skal forme Deres landskab, behøver jeg næppe at gå ind på. Model & Hobby har et løseblad, som giver Dem de fornødne tips. Jeg vil dog gøre Dem opmærksom på følgende: et bjerglandskab i Østrig eller Tyskland er ikke det samme som et bjerglandskab i Sverige. Medens bjergene i Østrig og Tyskland har skarpe kanter, er disse her i Sverige afrundede, og særlig her på vestkysten.

Endvidere, hvis De skal have en tunnel, så byg en tunnel helt igennem, ikke bare en tunnelindgang - og så ser man ind i et hul. Og lav ikke et bjerg bare for at få en tunnel; lav da hellere en bakke med en gennemskæring. Bakken kan da beplantes med gran- og løvtræer, og De får samme effekt, d. v. s. toget forsvinder en kort tid.

Hvis De anvender terrainskabeloner eller noget andet, bør De lægge et gazestof eller endnu bedre Stuka (Model & Hobby). De kan og

så bruge Rom's gipsgaze (avertér den her i bladet!(forf.anm.)). Og nu laver De den forud omtalte blanding, ikke for tyk og ikke for tynd. Men lav ikke for store portioner ad gangen, da det tørrer ret hurtigt. Nu er De ikke bundet til de nævnte forhold, og kom hellere lidt for meget dekstrin i end for lidt. Indenlandskabsmassen tørrer helt, former De med en kniv bjergfremspring, kløfter og lignende. Det er nemt at skrabe overflødig masse bort. Når det er helt tørt, kan De roligt bore i det, uden at det går i stykker.

Så skal det hele males. De stryger det hele over med en klar celluloselak (nitrolak), ikke for tykt. Hos farvehandleren har De købt farvepulver, tørfarver, siger håndværkeren, og acetone. Vær forsigtig med valg af farver, for eksempel grøn skal være snavset grøn farve. De dypper penslen i acetone og farvepulver og stryger det på. Acetonen opløser nitrolakken, og farvepulveret blander sig med nitrolakken. Acetonen har den fordel, at den fordampes hurtigt og tager glansen fra nitrolakken.

Bjergene males på følgende måde: Acetone og sort farve; vask godt med acetone og tag en blød klud og tør henover det malede sted. For at hæve effekten, tager De lidt brun farve og acetone og stryger forsigtigt lidt hist og her. Jeg vil råde Dem til at gå hen på et rejsebureau og få nogle rejsebrochurer med farvebilleder, så De får et indtryk, af hvorledes farverne fordeles på et bjerg, men husk at disse farvebilleder er ret skarpe i farverne.

Bygger De i skala H0, ser det ofte bedre ud, hvis De maler græs, end hvis De anvender et for tykt lag strømateriale. Det ser jo ikke godt ud, at Deres H0-figurer står på en græsplæne i græs til midt på livet.

Bygger De selv Deres huse, kan man sagtens male dem på samme måde; særlig da, hvis det drejer sig om træbygninger som lader, sommerhuse og arbejdsstuer.

LONG

har villet ønske sine kunder et godt nytår på en festlig måde med udsendelsen af to nye vogne, nemlig en Carlsberg og en Tuborgvogn. En ølvogn er jo velset de fleste steder (måske lige med undtagelse af visse sogne i Vestjylland) og på en modelbane, er den et velkomment supplement til vognparken. Vognene fremviser LONG's kendte naturtro detailrigdom og er isøvrigt opbygget med metalundervogn med hjulsæt i pinollejer (2- eller 3-skinne-drift), medens selve vognkassen er plastikstøbt. Undervognen er sort, vognsiderne hvide og taget gråt, medens navnene TUBORG og CARLSBERG står i henholdsvis rødt og grønt. Koblingerne er NEM type A, d.v.s. samme som for eksempel Märklin's.

Prisen på vognene er overkommelig, men desværre er der den skavank ved køretøjerne, at der ikke er noget øl i disse, hvilket er meget beklageligt, men det må altså den enkelte selv prøve at skaffe.

Iøvrigt skal nævnes den nye og

fikse salgskarton, som vognene leveres i. Den er både pæn og hensigtsmæssig med sit gennemsigtige plastikvindue.

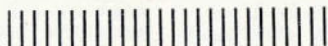
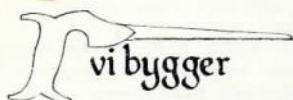
- Og så har LONG opfyldt et længe næret ønske hos den hastigt voksende skare af 2-skinne/jævnstrøm tilhængere blandt modelbanefolkene. Som det vil være de fleste bekendt, har LONG jo allerede i længere tid leveret vogne for BÅDE 2- og 3-skinne, men nu har man taget konsekvensen og kan fra nu af levere også MY-loket for 2-skinne/jævnstrøm, - og prisen er uændret. Der kan også leveres den løse motor med permanent magnet, ligesom magneten kan leveres alene. Dette sidste har især betydning for de mange, der bygger lokomotiver selv, da der er god anvendelse for en stærk motor som LONG's for jævnstrøm. Eksperimenter vist, at den er så stærk, at den til en vis grænse med udmærket resultat kan anvendes også for større sporvidder som for eksempel spor S og O. Dette sidste er absolut af stor betydning.

Til slut skal blot nævnes, at de omtalte nyheder alle nu er fremme.

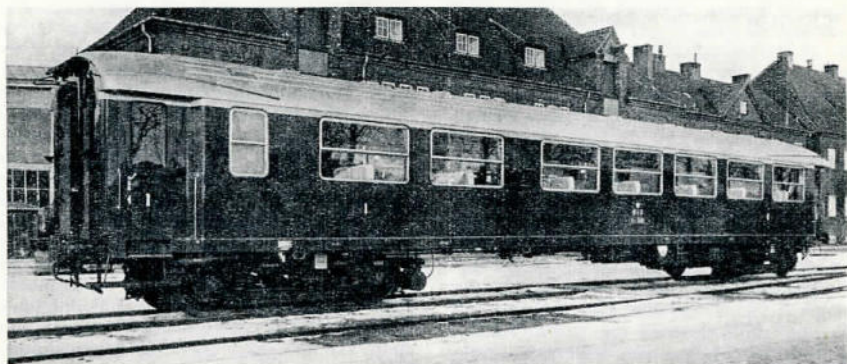


LONG's nye ølvogne og salgskarton.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING



DSB's litra AL



Litra AL nr. 341 - 350

Med litra AL har de nye linier i personvognsmoden holdt deres indtog i Danmark. De ti vogne, der leveredes i foråret 1958 og siden har været i drift på Nord- og Kyst banen, adskiller sig på væsentlige punkter fra de kendte stålvogne, uden at man dog kan tale om et afgørende brud på de 25-årige personvognstraditioner.

Mos den rejsende er det vel i første række de stil- og vendbare flyvemaskinstole og de store vinduer, der falder i øjnene, medens modelbyggeren vil lægge mærke til en række detaljer, som giver AL'erne deres specielle karakter og adskiller dem fra f. eks. AC-vognene.

Vognsiden domineres af vinduerne med deres brede indfatninger af aluminiumsprofiler. På tegningen angiver den yderste tykke streg gummitætningen mellem vognside og ramme. Vinduesåbningerne, der iøvrigt er højere og har større afrundingsradius i hjørnerne, end det er tilfældet på de "gamle" stålvogne, skæres ud efter inderkanten af gummilisten, og denne markeres efter vognens maling med en tuschstreg.

Den nederste del af vinduerne har dobbeltglas og ligger som sædvanlig forsænket 4-5 cm, mens glasset i den øverste bevægelige del næsten flugter med vognsiden. I model må man indlægge tilpassede plexiglasstykker af samme tykkelse som vognsiden.

Vinduernes bevægelige del bærer forneden en svær aluminiumsliste med halvrundt tværsnit. Denne liste, der står et par cm ud fra siden, er meget dominerende og må i model markeres med en pålimet kartonstrimmel, mens vinduesrammerne iøvrigt blot males med aluminiumsbronce, dels på vinduesglassene før disses indsættelse, dels på kanten af vinduesåbningerne.

Den sædvanlige forstærkningsliste under vinduerne mangler på AL-vognene, pånar en bid i hver ende til anslag for dørerne.

Endeperronerne er gjort ca. 25cm bredere og spidser til mod enderne ligesom på de gamle ryttervogne. Det er derved blevet nødvendigt at forsyne vognbunden med en udskæring til det øverste trin. Gavldørerne og harmonikaerne er af den sædvanlige udførelse, mens taget og den del af gavlen, som ligger udenfor de lodrette profiljern, er ført ud i flugt med disses overkant. Har-

monikaerne kommer derved til at ligge i en grube i gavlene. Taget spidser svagt til i enderne, og kanterne mellem tag og gavl og mellem gavl og vognside er afrundede.

AL er forsynet med den sidste udgave af DSE's 3 m stål bogie, som også kører under de nyeste CC-vogne. De ny bogietype adskiller sig fra de tidligere dels ved en række forenkling og pladsbesparende småændringer, dels ved at være forsynet med gummiindlæg, bl.a. under bladfjederne, hvilket kendetegnes ved et gult felt på bogierammen med påskriften: Gummi. På afstand - og i model - lægger man mest mærke til dynamoerne, som er flyttet fra vognbunden ned til et par udliggere på bogien.

Med hensyn til malingen skal tilslut blot mindes om den jo nu obligatoriske 10 cm brede gule stribe over vinduerne, som tilkendegiver I.klasse. Måske på grund af de kraftige vinduer skæmmer den AL-vognene mindre end de andre vogne. Taget er aluminiumsfarvet - efter kort tids drift dog brungråt.

I.N.

P.S. En kort omtale af AL-vognen med flere billeder af den indre har været offentliggjort i nr.2/58 af MODELBANENYTT.

red.

Slangerupbanen

dukker til stadighed op i vore breve fra læserne. En har fundet et par billeder frem, en anden har fået oplysning om den i MB-NYT omtalte Dc 75, som vi bragte en tegning af, og hvor vi var i tvivl om visse detaljer var korrekte. Således skriver bl.a. Hr. JØRSS til os og giver en mængde værdifulde oplysninger om den nævnte vogn. De vil til sin tid komme læserne til gode, bl.a. i form af en revideret tegning af den nævnte vogn, som - oplyser Hr. Jørss - var KSB's eneste af den type.

Hr. Niels Christensen sendte os i sin tid en del materiale samt

en tegning af M4-dieselloket, men da det viste sig, at den ikke kunne være helt korrekt, kunne vi ikke sætte den i bladet. Via DTB fik vi imidlertid omsider fremskaffet originale tegninger, og hosstående ses resultatet (skala H0). Fotos af det her viste diesellok har det egentlig ikke manglet på, men ALLE læser desværre en del tilbage at ønske, hvad billedkvaliteten angår. De er næsten alle for mørke og/eller giver ikke detaljerne tydelig nok. På næste side ses et par af de bedre, taget af Hr. Freddie Waceli Andersen, hvem vi også takker for hans store interesse for vort blad.

Hr. Kirchhof Jørgensen har også tegnet et af diesellokene fra KSB og giver isvrigt følgende oplysninger, der vist i det store og hele er korrekte:

Slangerupbanens "prærielokos".

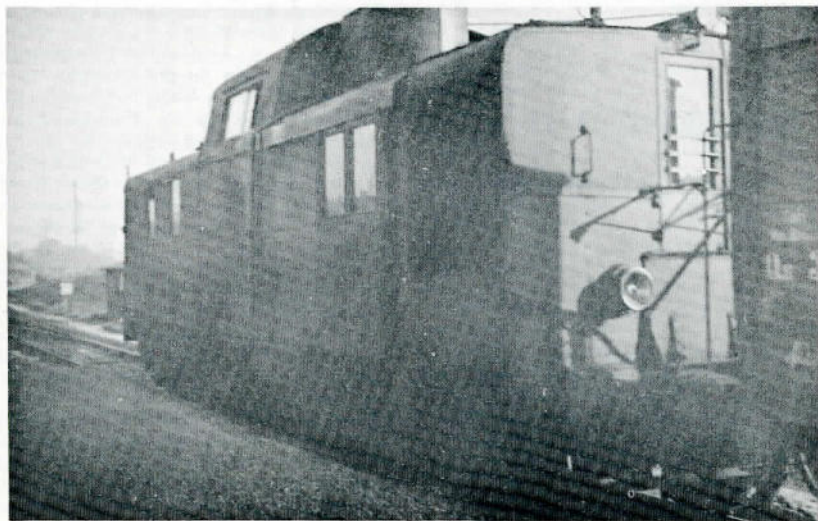
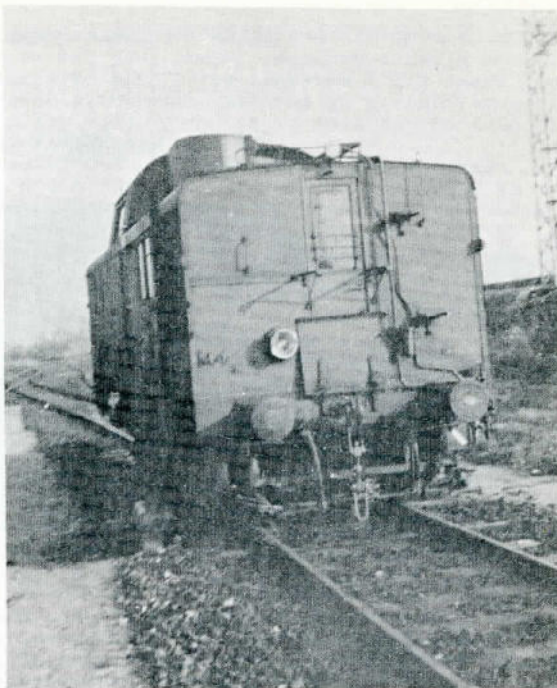
B&W byggede 1930 2 stk. M1 & 2 200hk dieselelektriske 1-Bo-1 lokomotiver. Vognkasserne blev bygget hos Skandia. De har kun eet førerrum, som er anbragt nær ved midten af lokomotivet og rager op over motorhuset med udsyn i begge retninger. Lokomotivet vejer 38t. Mellem 1931 og 33 byggedes M3 og M4 på 300hk og 49t.

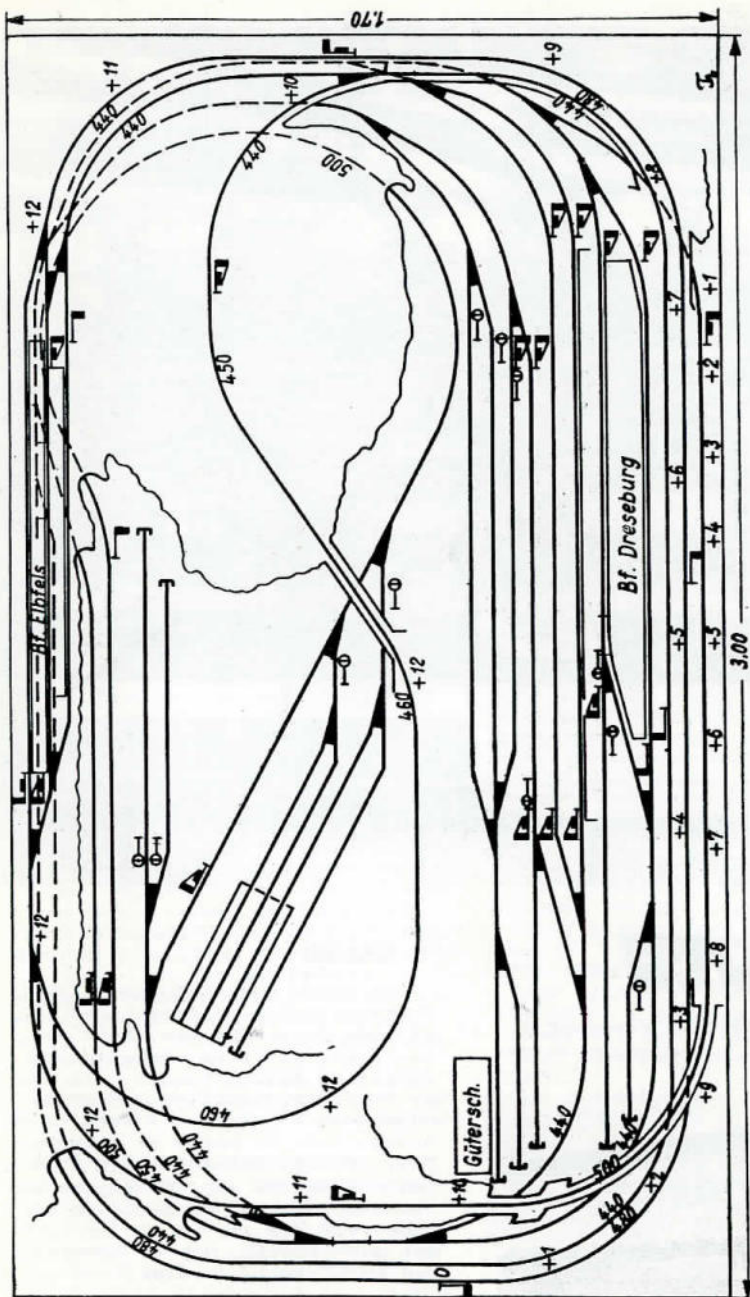
Men også andet end det rullende materiel har fanget læsernes interesse i forbindelse med Slangerupbanen, siden vi offentliggjorde vor første artikelserie om denne bane i nr.6-7-8/1958; i flere af brevene omtales de forskellige stationer og betjeningen på disse og sporplaner af de forskellige stationsanlæg har vi også fået.

Det er imidlertid et stort materiale at gennemgå og bringe i en sådan form, at det kan serveres for læserne, men der kan sikkert blive en hel del artikler i fremtiden med både billeder og fotos, og med læsernes tilladelse vil vi gerne offentliggøre de af brevene, som vi kunne tænke os vil interessere en større kreds og måske derigennem kunne give anledning til at yderligere oplysninger af den ene eller anden art ville dukke op. Banen eksisterer jo endnu, selvom den er blevet "amputeret".

Hvad vi her har vist vore læsere er som allerede nævnt kun lidt spredte glimt fra den forkætrede bane, da der jo tidligere her bladet har været en sammenhængende artikel om den, men at en særlig interesse er til stede hos vore læsere, viser de mange læserbreve, vi har fået, og som vi efter bedste evne vil søge at besvare her i bladet.

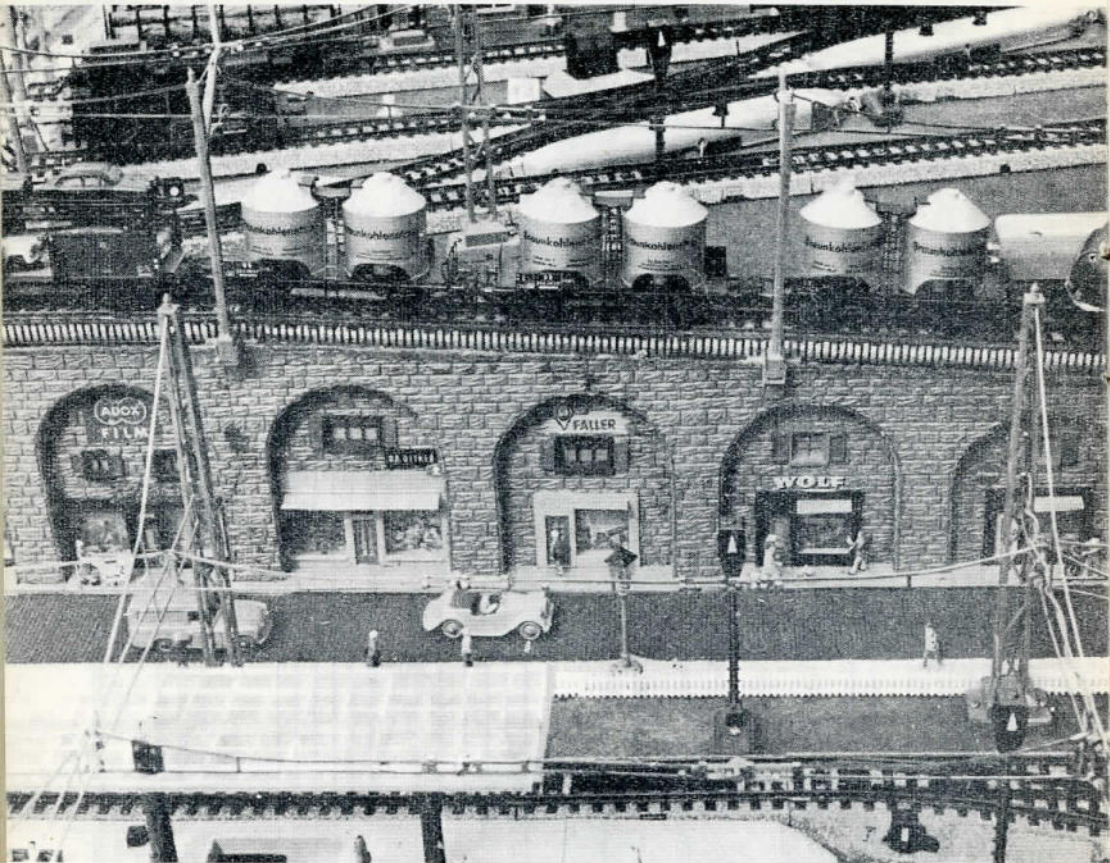
Og til slut endnu et par billeder af KSB's litra M4, som det jo desværre ikke længer er muligt at fotografere, da den er hugget op. Skulle DE eventuelt ligge inde med bedre billeder end de her viste, så skriv til os. - Og det gælder naturligvis også, hvis De har andre ting af interesse for læserne. (red.)





DER MODELLEISENBAHNER 1 1959

EN LANG VÆG på cirka 3 m vil være god at have, hvis man ville bygge dette ret store HO-anlæg. Det kunne da muligvis arrangeres, så anlægget kunne klappes op langs et hængsel ved væggen, og såfremt undersiden af anlægget blev beklædt, kunne man rimeligvis opnå, at stuens udseende, når anlægget ikke var i brug, ikke blev generet alt for meget. En anden løsning ved store anlæg, som også er praktiseret, er at hejse hele pladen op under loftet i svære trisser. Det lyder voldsomt, men det er en langt bedre løsning end man i første omgang skulle tro, - og så er anlægget altid "køreklart!"



VOLLMER

INDUSTRINYT (fortsat fra side 9)
et af de mange udenlandske firmaer.



VOLLMER

som laver modeltilbehør i HO i Vesttyskland er langsomt med til at lære danske købere, hvad det vil sige, at få en virkelig god modelting mellem hænder, som dog er fabriksfremstillet. De mange udmærkede byggesæt til bygninger, broer, m.m. er nemme at arbejde med, og resultaterne lader ikke vente længe på sig. Betragter man stendæmningen på ovenstående billede, vil man se, at det er Vollmer mur-plastik, der er anvendt med en virkelig forbløffende effekt.

Godsstation A4



Kr. 5,50

ÅBNER KL. 12

MODEL & HOBBY

LØVSTRÆDE 2 (ved Købmagergades gathus) KØBENHAVN K.

Telf. Byen 3010 . Postkonto 735 21

Højde: 100 mm
Bredde: 130 "
Længde: 190 "

Priser modeller.

6 får, 1 hyrde, 1 hund
6 hjorte

6 stk. stationspersonel
6 stk. rejsende
6 stk. arbejdere
6 stk. siddende damer og herrer
6 stk. badegæster I
6 stk. badegæster II
5 stk. heste og 1 føl
5 stk. køer og 1 kalv
4 stk. geder og 4 grise

udsalg pr. sortiment
incl. afg.

7,25

7,25

udsalg pr. stk.
incl. afg.

1,25

1,25

1,25

1,25

1,25

1,25

1,25

0,95

12 mælkejunger pr. pose 1,25
byggesæt, telefonkiosk m/ dør og ruder etc. 2,65
færdig telefonkiosk m/ dør og ruder etc. 3,25
byggesæt cementsilo 4,85
færdig cementsilo 6,50
robåd m/ årer og ror 1,50

AMJK

ved hr. Herluf Jensen har sendt os nedenstående artikel om harmonikaforbindelser, som vi giver videre til vore læsere, som denne gang blot skal være tålmodige:

FREMSTILLING AF HARMONIKAFORBINDELSER TIL MODELVOGNE I SPOR O

Harmonikaforbindelsen består af 2 dele:

a. Rammen, der laves af 1 mm messingplade og forsynes med hul og tap efter tegningen, og
b. selve bælgen, hvis fremstilling her beskrives nærmere.

Materiale: Vokspapir af den slags, der anvendes til plisserede lampeskærme, har vist sig velegnet m.h.t. at holde formen og bevare en vis fjederkraft. Den færdige bælge kan dog vanskeligt farves tilfredsstillende. Da det er lettere at foretage tilridningen på et større stykke papir, klippes de enkelte bælge først ud, når tilridningen er foretaget.

Pkt.1. Optegn bælgen udfoldet - på begge sider af papiret (små gennemstik).

Pkt.2. Opmærk foldekanternes 2,5 mm's mellemrum og bestem hjørnerne med de to par tværstreger.

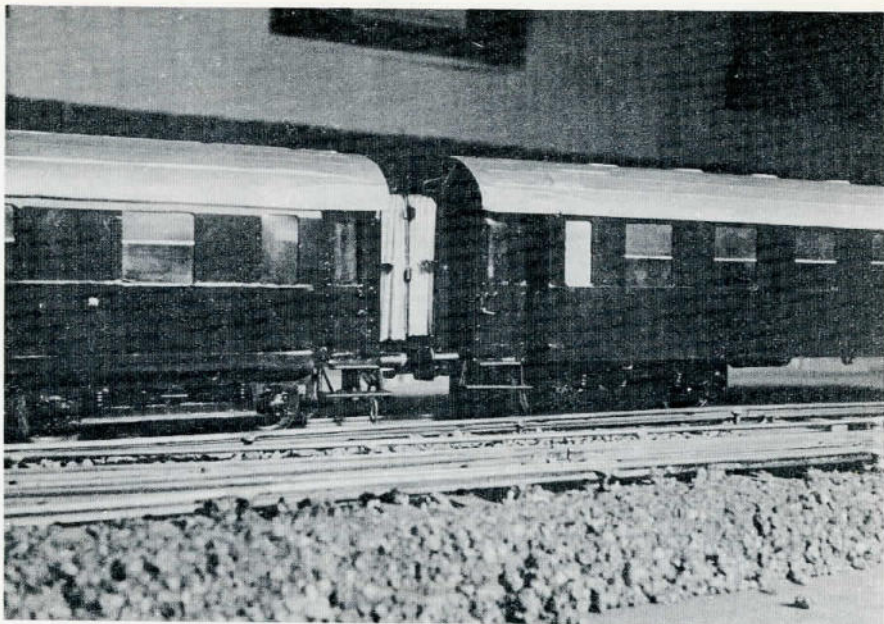
Pkt.3. Rids med en nål de kanter på oversiden (el. ydersiden), der er tegnet med fuldt optrukket streg, også zig-zaglinien i hjørnerne.

Pkt.4. Vend papiret og rids derefter på undersiden kun de streger, der på tegningen er punkteret. Bemærk at sider og overkant på bælgen er omvendt ridsede. Pas under ridsningen på, at papiret ikke flosser.

Pkt.5. Klip den færdigt ridsede bælge ud og bøj med fingrene papiret tilbage, så hver enkelt ridse åbnes, hvilket falder naturligt, - først alle ridser til den ene side, så alle de mellemliggende til den anden side. På på ikke at tilføje hjørnerne overlast. Bøj også folderne i bælgens overside på trods af, at de her er modsat rettede sidernes folder. (Forsigtighed!).

Pkt.6. Påbegynd nu sammenfoldningen af bælgen i den ene nederste kant, og anlæg samtidig bælgens vinkler. Ganske af sig selv finder harmonikaen nu sin form. Klem den forsigtigt helt sammen.

Pkt.7. Bælgen limes nu fast til rammen, og siden limes den færdige harmonika fast til vogngavlen. Påse, at rammens underkant kan passere frit over pufferpladerne.



Bærefjedrene fra de karakteristiske bærebøjler på vognlavlen har vist sig at være hindrende for bælgen bevægelser under kørsel i kurver. De (men ikke bøjlerne!) bør undlades, især da bælgen er stiv nok i sig selv. De to øren foreven på rammen, der havde til opgave at bære disse fjedre, er da også for såvidt overflødige. Vi har imidlertid bibeholdt dem og bøjet dem lidt tilbage, og de er da særdeles praktiske ved adskillelse af stramme forbindelser under frakobling.

Af tegningen fremgår rammens nøjagtige mål, hvis overholdelse er en forudsætning for sammenkobling med det allerede eksisterende materiel. Mærk, at tappen sidder i venstre side (svarende til den hvalvede puffer).

Når overgangen ikke skal benyttes, foldes bælgen ind mod vognlavlen, de to klinker griber da fat over de midterste øren. De hidtil byggede modeller med harmonikaovergang var alle stålvogne, og klinkerne kan her bekvemt an-

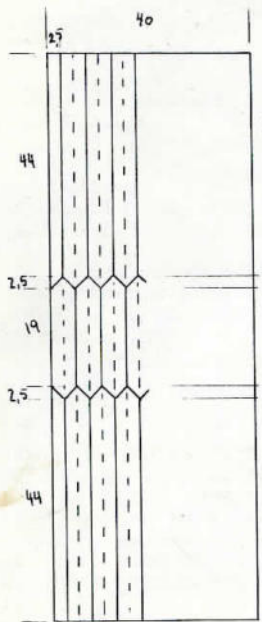
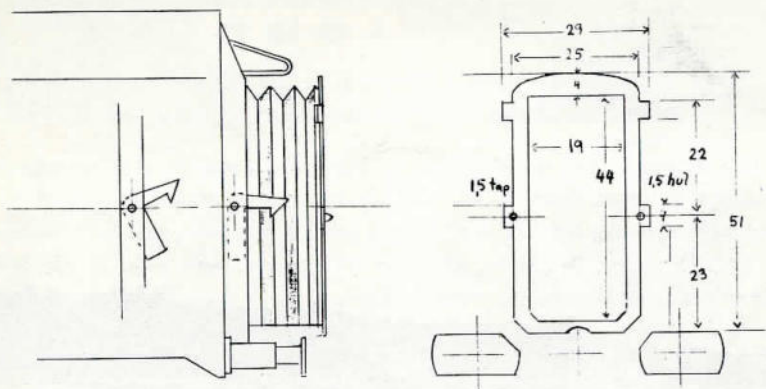
bringes i de to vinkeljern, der afstiver vognlavlen. Klinkerne kan bevæges opad om en tap, der er loddet fast i klinken og med et let kørsel udefra bragt til at passe til det koniske hul, så de ikke kan falde af. Et system med de gammeldags forvridere kan let laves.

Da bælgen under sammenkobling kun holdes imod hinanden ved papirets fjederkraft, bør man skåne denne og lade bælgen hænge frit ud, når vognene opbevares.

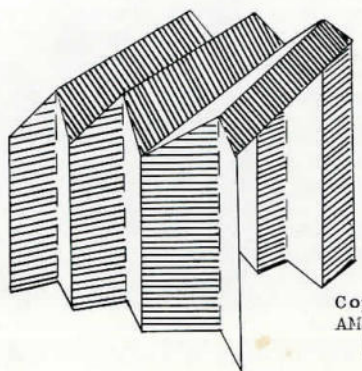
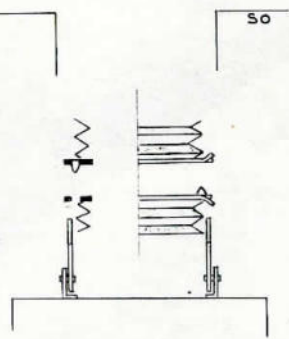
Herluf Jensen
A.M.J.K.

VIGTIGT! Bemærk, at tegningen ikke er i skala for spor 0 (men i 2/3 størrelse). Det bør måske tilføjes at ekstra aftryk af harmonikategningen og byggebeskrivelsen leveres for 2 kr. + porto, der kan betales i frimærker. - MEN bestillinger modtages IKKE af MB-NYT - De skal sende Deres ordre direkte til Aalborgklubben, hvis adresse De finder under klubmeddelelser bag i bladet.

red.anm.



Bælgen udfoldet



Copyright:
AMJK & MB-NYT
Helgef Jensen

AMJK - lokalt standardblad vedr. harmonikafobindelse i spor 0 (1/2 st.)



Fig.1. TGOJ litra Ma nr.406 med malmtog på linien. (Foto:ASJ).

TGOJ

af ERIK B. JONSEN

Det hænder ofte, at man på en dansk jernbanestation - hvis man, vel at mærke, er jernbaneentusiast - iagtager en godsvogn, som ved farve og i byggestil, straks lader sig identificere som svensk, men som ved nærmere eftersyn viser sig ikke at have ejendomsmærke SJ, men TGOJ. Hvad betyder da TGOJ ? Det betyder, som man siger i Sverige, "helt enkelt", Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar. TGOJ er Sveriges sidste virkeligt store private jernbaneselskab, et foretagende, som må dele pladsen med det schweiziske Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), om at være Europas mest moderne privatbane. TGOJ er en del af en af Sveriges største koncerner: Grängesbergkoncernen, som ikke alene beskæftiger sig med jernbanedrift, men i første række brydning af malm, både i Grängesberg-området i Bergslagen, og i Lappland, hvor koncernen er ejer af det kæmpemæssige mineselskab Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) med malmlejer i Kiruna og ved Gällivåre. Koncernen har endvidere en rederiafdeling, der råder over en flåde på nogle og tyve moderne kombinerede malm- og tankskibe, der overvejende sejler malm fra Narvik og Oxelösund til nordamerikanske havne, for atter at returnere med olielaster til Europa. Sluttelig kan nævnes, at havnen i Oxelösund, ved banens endestation ved Østersøen, helt ejes af TGO.

Historien om malmen i Grängesberg er stærkt sammenknyttet med de svenske jernbaners historie; dette har tidligere været berørt her i tidsskriftet af O. Winther Laursen i en artikel om Nora Bergslags Järnväg (MB-nyt nr. 11/57), men af hensyn til nye læsere vil jeg rekapitulere: I 1856 åbnedes Sveriges første jernbane med offentlig trafik på strækningen Köping-Hult, denne jernbane blev senere en del af Örebro-Köping Järnväg. I 1873-77 åbnedes to mellemsvenske selskaber for trafik, nemlig Oxelösund-Flen-Westmanlands Järnväg og Frövi-Ludvika Järnväg. (Sidstnævnte selskab anskaffede 1876 to person-boggievogne, som var de første fire-akslede vogne i Sverige, leverandøren var - kuriøst nok - en dansk fabrik: "Scandia" i Randers.) Disse selskaber, der havde fælles ledelse, sikrede sig straks interesser i "jærnbruk" forskellige steder i Bergslagen, for at skaffe sig virkeligt trafikunderlag. I 1883 dannede de Grängesbergs Grufve Aktiebolag, som overtog hovedparten af lejerne i Grängesberg-området. I dette område var der brudt malm siden middelalderen, malmen var meget rig, men indeholdt ulykkeligvis fosfor, som gør jernet koldskørt, og dermed mindre anvendeligt. I 1878 opdagede imidlertid to engelske kemikere en metode, hvorved det var muligt, at fremstille et billigt og anvendeligt stål af fosforrig malm; i firserne kom der derfor rigtig gang i malm-brydningen. I

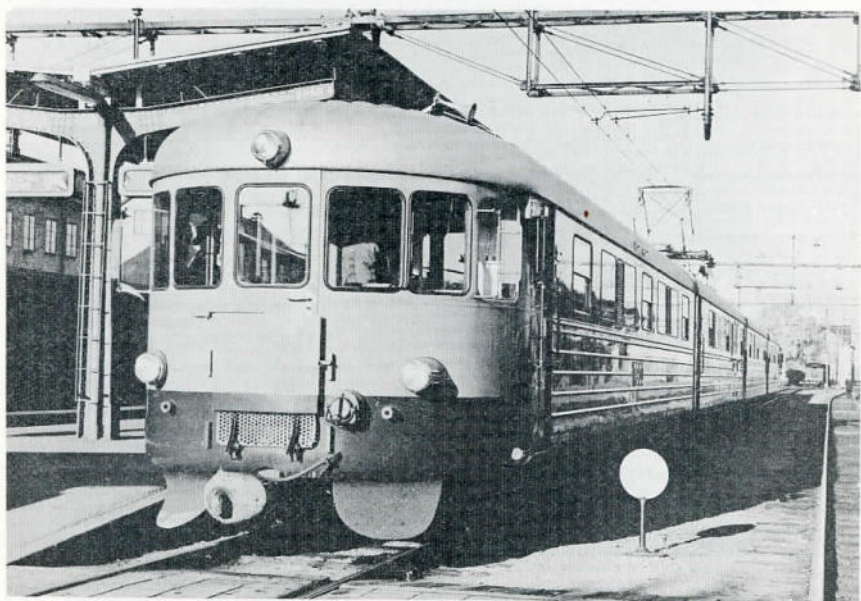
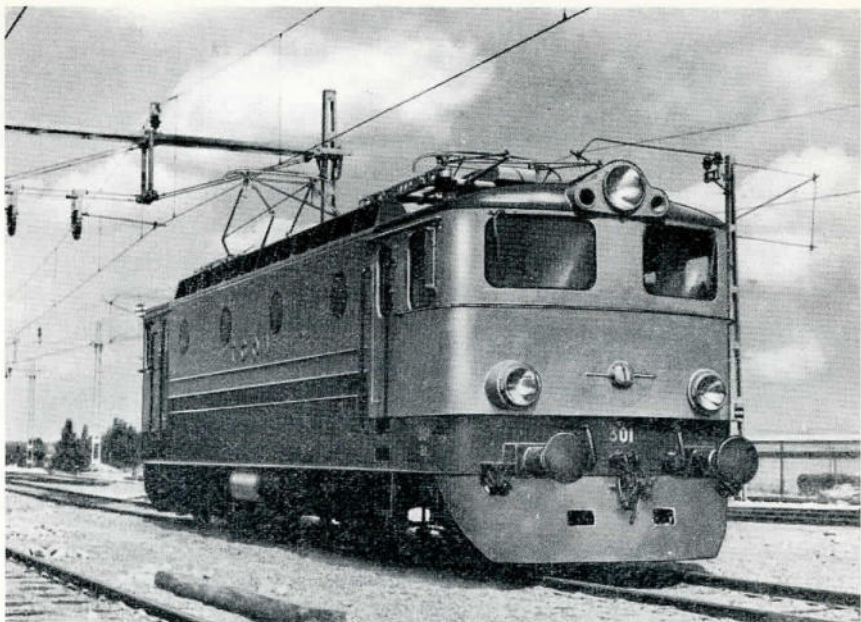


Fig.2 (øverst) TGOJ litra Bt nr.301 (foto: ASEA)

Fig.3 (nederst) Skinnebustog litra Yoa 104 på Eskildstuma C.(foto:TGOJ)

1895 erhvervede OFWJ og FLJ aktierne i ÖKJ, og dermed var hele forbindelsen fra Ludvika til Oxelösund samlet under en fælles ledelse; endelig i 1896 dannedes, med hovedkontor i Stockholm, Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund (TGO) for at samordne jernbane- og grubedriften. I 1931 udskiltes jernbaneselskaberne atter til enselvstændig afdeling: TGOJ, med hovedkontor i Eskilstuna.

TGOJ trafikerede i dag en strækning på 299 km, med hovedlinien fra Ludvika over Grängesberg til Frövi, Arboga, Eskilstuna, Flen, Nyköping og Oxelösund, samt side-linierne fra Valskog til Köping, og Rekarne til Kolbäck. Sporvidden er den normale: 1435 mm, der er anvendt 41 og 43 kg/m skinner, og største hastighed er 90 km/timen (for lokomotiv-tog); strækningerne er i deres helhed elektrificerede (vekselstrøm 16.000 volt, 16 2/3 periode), men elektrificeringen er først afsluttet forholdsvis sent. Dette hænger i væsentlig grad sammen med banens - i adskillige år - usikre skæbne. Banen havde allerede i 1940 fuldt udarbejdede planer om elektrificering, men netop dette år vedtog den svenske regering og rigsdag en lov om nationalisering af en væsentlig del af det svenske privatbanenet. Først i 1951 bestemtes det, at TGOJ ikke skulle dele skæbne med f. eks. BJ (MB-nyt nr.11/57 s.173); der afsluttedes nemlig dette år, en såkaldt koordinationsaftale med SJ (om fælles takster, gods-vognsbenyttelse m.v.), som medførte praktisk taget de samme fordele for trafikanter og personale, som der ville være opnået ved en nationalisering. TGOJ's selvstændige fremtid var nu sikret, og elektrificeringen påbegyndtes omgående. Strækningen Oxelösund-Eskilstuna var klar ved årsskiftet 1953/54, og strækningen Frövi-Ludvika i efteråret 1955. (Strækningen Köping-Frövi var allerede elektrificeret i 1949 ved SJ's foranstaltning, for at muliggøre gennemløb af ellok-trukne tog Stockholm-Örebro). TGOJ er, næst efter rigsgrænsebanen, Sveriges tungest trafikerede strækning; på

den 273 km lange strækning, fra Grängesberg rangerbanegård til Oxelösund havn, løber dagligt 5-6 malmto, hver stamme består af ca. 60 vogne, der hver især rummer 40 tons; højeste hastighed for malmtogene er i øjeblikket 50 km/timen, men der er planer om, som det vil fremgå af nedenstående afsnit om det rullende materiel, at forøge denne hastighed.

Ved overgangen til elektrisk drift rådede TGOJ over ikke mindre end nogle og halvfjers damplokomotiver, hvoriblandt kan nævnes nogle store dampturbin-maskiner; men banens damplokomotiver er et helt kapitel for sig, som jeg håber at kunne vende tilbage til senere. Med få undtagelser er de fleste maskiner nu henstillede eller udrangerede.

TGOJ's elektriske lokomotivpark omfatter fire typer, hvoraf de tre er konstruktioner, der er overtaget fra SJ, medens den sidste (litra Bt) er en selvstændig TGOJ-konstruktion. De to vigtigste typer er litra Bt (fig.2) og Ma (fig.3), begge udstyret med et lige antal aksler, der hver drives af en 750 hk enfasemotor; den førstnævnte er to-akslet (Bo'Bo') for person- og hurtigtog, den anden er tre-akslet (Co'Co') for malm- og godstog; for at lette den rationelle udnyttelse, skelnes der dog ikke mellem dem i maskinløbsmæssig henseende. Litra Bt nr. 301-311 har følgende data: total effekt - 3000 hk, maks. hastighed - 105 km/tim, maks. trækraft - 20 tons, totalvægt - 71,6 tons; litra Ma nr.401-408: total effekt 4500 hk, maks. hastighed - 105 km/timen, maks. trækraft - 33 tons, totalvægt - 105 tons. Det elektriske udstyr er leveret af ASEA i Västerås, medens ansvaret for de mekaniske dele er fordelt på Nydqvist & Holm AB (NOHAB) i Trollhättan for litra Bt's vedkommende, for litra Ma, på AB Svenska Järnvägsvärkstäderna, afdelingen i Falun. I begge lokomotivtyper er indbygget anordninger for multipelkørsel, og da alle maskiner er gearet for samme højeste hastighed, har man mulighed for at tilpasse lokomotiveffekten nøjagtig efter det foreliggende behov med fra fire til

tolv drivende aksler med et akseltryk fra 17,3-18,1 tons.

Som tidligere nævnt fremføres 5-6 2700 tons malmtog dagligt, hvilket sammenlignet med for eks. rigsgrænsebanen er et forholdsvis lille antal, og trafikkapaciteten er da også langt fra udnyttet. Årsagen til, at der fremføres så store tog er, at man vil spare på den dyre arbejdskraft. Det ville fra et rent lokomotiv-anskaffelses-synspunkt have været noget billigere med mindre lokomotiver og flere tog. Topografien medfører forøvrigt, at et malmtog, som er startet fra Grängesberg, der er beliggende 286 m over havet, af egen vægt kan rulle tværs over Sverige ned til kysten ved Oxelösund, og det har vist sig ved målinger, at effektforbruget for de tomme vognes tilbagetransport bliver om trent den samme, som for det lastede togs nedtur. De øvrige typer af el-lokomotiver, litra Hg, et 1760hk (Bo'Bo') lokomotiv for mindre person- og godstog, samt det velkendte 700 hk rangerlok, litra Ub. Litra Hg er bygget af ASJ i Falun, litra Ub af Motala Verkstad; de elektriske dele er fra ASEA.

De dieselelektriske lokomotivers antal indskrænker sig til et par stykker, leveret fra tysk fabrik. De anvendes hovedsagelig til tung rangering. Endvidere råder TGOJ over et antal traktorer (lokomotorer), alle af indenlandsk fabrikat

(fortsættes i næste nummer)

RAIL NEWS -

for the FOREIGN READER

SUMMARY IN ENGLISH

HO 56 - A Danish model railway club (gauge HO, founded in 1956) tells about itself, its foundation and its plans. First picture shows part of the layout and the second one shows the traditional beginning.

GDS III - Part two of the description of the construction of a tiny Danish standard gauge engine for 7/4 inch. scale. A scale drawing will be published in our next issue.

T.K.V.J. - means Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane (railway) and is to-day the longest Danish private owned railway. Passing through one of the most beautiful Danish countrysides (East-Jutland) it is worth a ride, if you should happen to visit our country. (To be continued in the following issues).

LANDSKAB - Scenery on the layout is described in this article by a Danish-Swede in Gothenborg (Göteborg).

NYT FRA NÆR & FJERN - News from Home and Abroad. Short News.

INDUSTRI-NYT - Industrial News.

The Danish factory LONG has now brought two new wagons on the market. It is replicas of TUBORG and CARLSBERG wagons (the famous Danish breweries) in cheerful red, green, black and white colors. They can be delivered for both 2- and 3-rail European type A (Märklin, etc.) couplers. - VOLLMER is still bringing new beautiful and interesting buildings, factories etc. for the HO-builder. A lot of kits are also available now.

DSB's litra AL - Danish State Railways class AL is a modern 1st class passenger coach. It is described in the article, but you will be able to locate almost any details from the scale drawing on the middle pages (HO-gauge).

SLANGERUPBANEN - This suburb railway near Copenhagen is formerly described here in this magazine. But so many readers have sent us letters and pictures and asked us to tell more about this railway that we in this issue a.o. bring you a scale drawing (7/8 inch.) of one of the most characteristic dieselengines.

LITTERATURNYT - News on literature. AMJK stands for Aalborg model railway club ("Aalborg" is the "capital" of Northern Jutland). They build in gauge "0" and are here describing how to make your own corridor connections for your passenger coaches.

TGOJ - A Swedish private railway of rather high standard and equipped with modern rolling stock of best quality. This is part one of this article, and part two will follow in our next issue.

Club notes etc. - on the last pages.

-0-0-0-0-0-

DO YOU SUBSCRIBE TO MODELBANENYTT?

It is very easy to arrange. You just send an international money order to us at the value of \$.2.40 and tell us what issue you want the subscription to start with. If you cannot pay in \$., you can pay in another currency an amount corresponding to Danish Kroner 16,50 which is the subscription rate for one year (6 issues).

+++++

FOREIGN SUBSCRIBERS IN 23 COUNTRIES!

MODELBANENYTT is now sent to subscribers in more countries than ever before, most of them, however to USA. From time to time we get letters from abroad, but we think that it could be interesting too to have photos, descriptions of layouts, etc. from foreign subscribers.

Therefore, please send us a photo of your layout, and we will then publish the best of them in each issue and as a prize we will give the winner a free one year

subscription to MODELBANENYTT. However, you can only win once a year.

In this issue starting the years of 1959 we have improved the printing, and we very much hope that we can go making our magazine better to the benefit of our readers.

In the next issue we will continue a list which is now being started, giving you the names of world-wide model railway magazines:

West-Germany-

MINIATURBAHNEN - 16 issues per y.
Dätcher Bastel Briefe - ?

MODELTECHNIK - 6 per year

East-Germany-

Der Modelleisenbahner - 12 per y.

Holland-

Miniaturbahnen - 9 per year.

France-

Loco-Revue - 11 per year

L'echo du petit train - 12 p.y.

Spain-

Tren Miniatura - 12 per year

Italy-

HO-Rivarossi - 6 per year(cont.)

Gør Deres MODELBANENYTT til en nyttig håndbog. Lad os indbinde hefterne i

SOLIDT BIBLIOTEKSBIND
m/ pluviusinryg og læredshjørner,
inclusive rygtitel for

kun KR. 6,00 pr. bind

Vi indbinder også andre hefter og bøger for samme pris, og De er velkommen til at se prøvebind hos os.

CARL LARSEN'S BOGHANDEL
St. Regnegade 2, Kbh.K.
telefon:C.3753&BY3518

Provinsordrer pr. efterkrav+porto

Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?

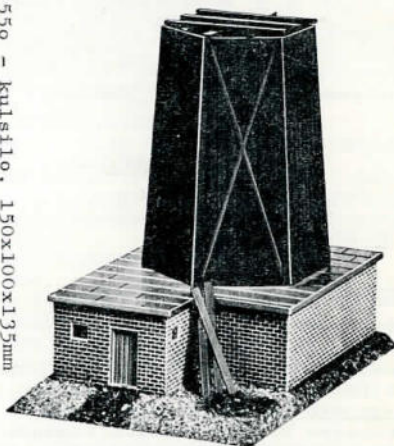
Ja, det gør vel de fleste rigtige modeljernbanefolk, men derfor vil vi også gøre Dem opmærksom på det engelske EUROPEAN RAILWAYS.

Årsabonnement kr.12, løsnr.2kr.

Agentur for Danmark:
Modelbane-nyt.

VOLLMER

V 550 - Kulstilo, 150x100x135mm



Generalagentur
for Danmark & Island:
Skandinavisk Hobby Industri, Aarhus

MÅRKLINBANE med eller uden skinner
21 m skinner, signal, 7 sporskif-
ter, huse o.m.a. på novopanplade
1x2,20 m med skab på væggen. Vær-
di med skinner 600kr., uden skin-
ner 324kr. Sælges for højeste bud.
Nærmere ved Bent Petersen, Kande-
støbergade 10, Slagelse.

TENSHODO LOKO (japansk HO) ubrugt
0-D-0 godstogslok m. tender (af-
bildet i MB-NYT nr.12/57), sælges.
Pris kr.208,-. Stenderup RY 9026
(hverdag).

SEND KR.2,50 I FRIMÆRKER, og De
vil få tilsendt 12 fotos af dan-
ske lokomotiver i postkortformat.
Bent Palsdorf, Postbox 184, Kbh.K.

K L U B M E D D E L E L S E R

Hg.-Mjk.

HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg.station
Anlæg i HO.
Mødeaften: Onsdag
Formand: J. Hansen, Vinkelvej 19
tlf. 21 14 87
Næstformand: H.J. Arnsing, Gurre-
vej 28, tlf. 21 36 58.
Kasserer: K.P. Christensen, Stub-
bedamsvej 78, tlf. 21 24 38.
Bestyrelsesmedlem: A. Jensen Pe-
tersen, Skjoldsvej 28, tlf.21 27 25
Klubbens postadresse: Vinkelvej 19

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften:mandag
Klubhus: Forchammersvej 3,
Formand: Disp. Finn Ankeræa, tlf.
2 12 79.

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

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

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil
garager 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,oo
Nye medlemmer kan optages, henven-
delse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 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.
Byggeaften: 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 i spor HO.
Klubben er flyttet og tillige få-
et ny formand. Klubanlægget og
formandens adresse er: Ole Morten-
sen, Horsebakken 74, Bella 1821.
Klubaften: Torsdag
1 a 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO.56

Smedegade 11, kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk an-
læg i HO, "toskinnedrift". Inter-
esserede er velkomne. Klubaften
tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUB-
BER er velkomne til optagelse un-
der rubrikken KLUBMEDDELELSER med
tekst i det på gældende lands e-
get sprog. Klubber, som ønsker at
blive optaget i rubrikken, skal
blot indsende kr.8,oo i gebyr sam-
tidig med bestilling af et abonne-
ment til klubben, d.v.s. for eks.
for danske klubber bliver prisen
1 årsabonnement kr.15,oo + kr.8,oo
for optagelsen i rubrikken. (Andre
skandinaviske klubber kr.16,50 +
kr.8,oo).

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 (÷ nr. 5 og 11) kr. 9,00
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
7. årg. 1958 (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

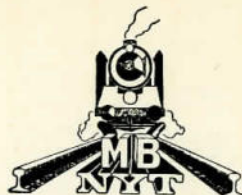
5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 15 kr.

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.

Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Niclsen, København.

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: Postboks 184, København K.

Telefonisk henvendelse:

Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på
★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Bladet udkommer med 6 numre om året (den 25. i alle ulige måneder).

Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.

Virum. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

—o—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.

Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.

Hobby-Kælderen, Nansengade 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, Ordrupv. 109, Charl.

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

Legetøjsæskan, Jernbaneallé 92, Vanløse.

Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

Bauch, Aaboulevarden 40, N.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 10.

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, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

Ho-Rivarossi, Como.

NORGE:

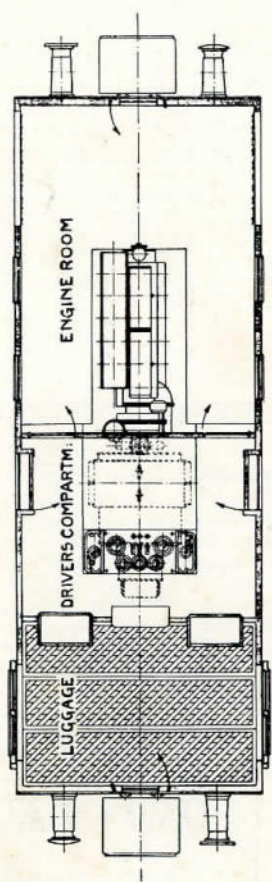
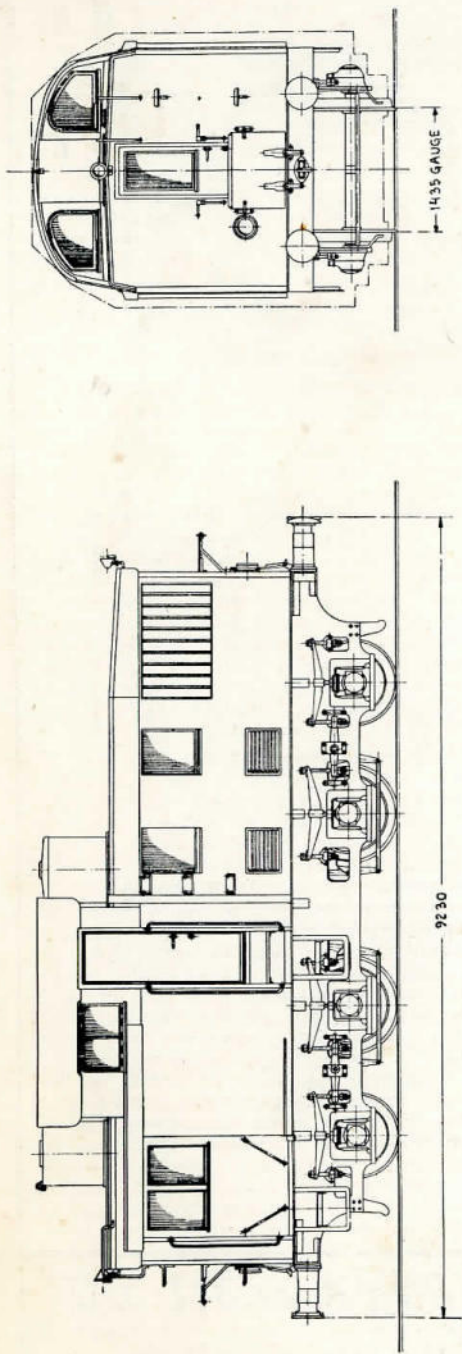
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmø.

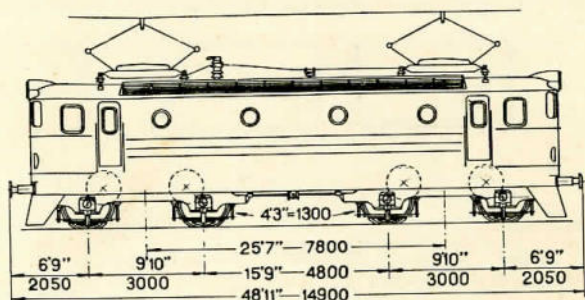
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Vasagatan 22, Göteborg C.



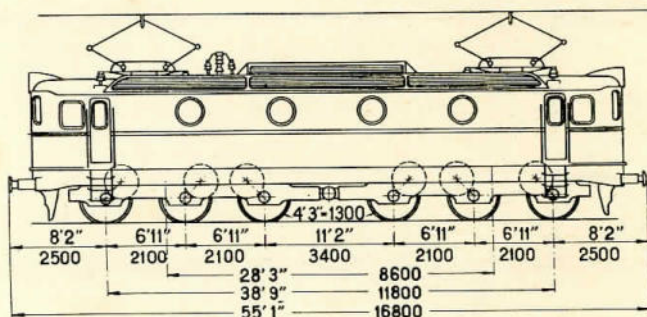
K.S.B. (Slangerupbanen) - 200hk. dieselelektrisk loko, litra M2, bygget til strækningen København Farum. Tegningen er i målestok H0(1:87)

TGOJ's ELEKTRISKE LOKOMOTIVER



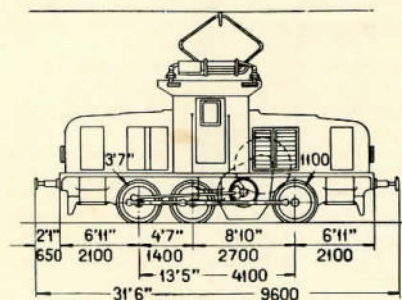
litra Bt

$$17,9 + 17,9 + 17,9 + 17,9 = 71,6 \text{ ton}$$



litra Ma

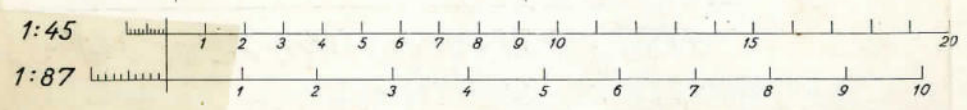
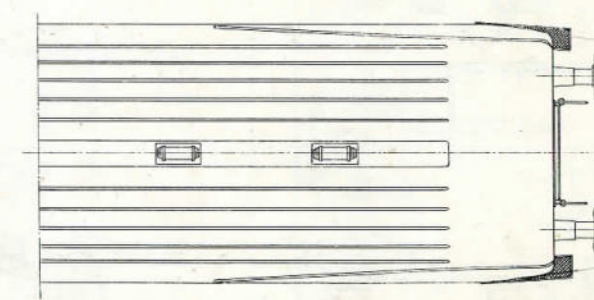
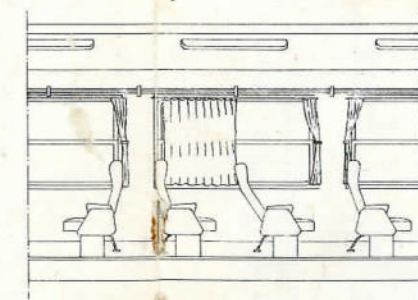
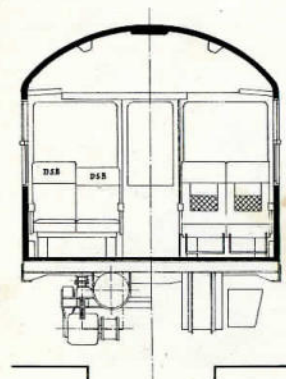
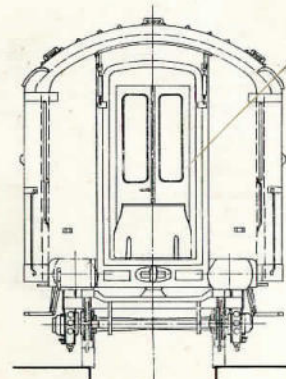
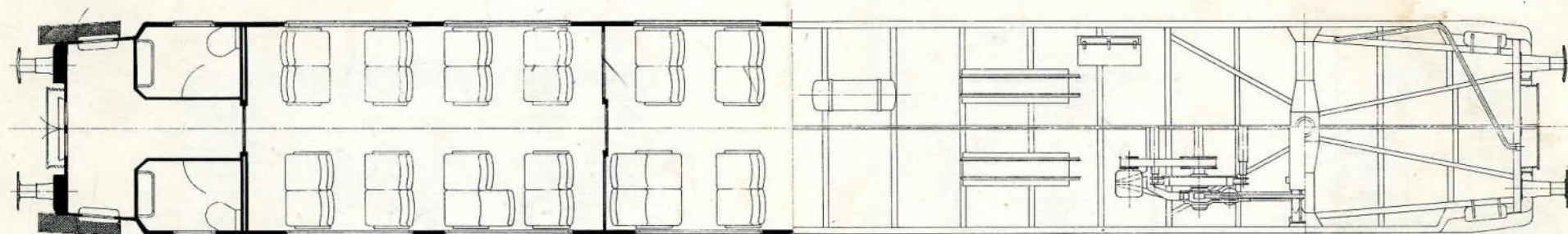
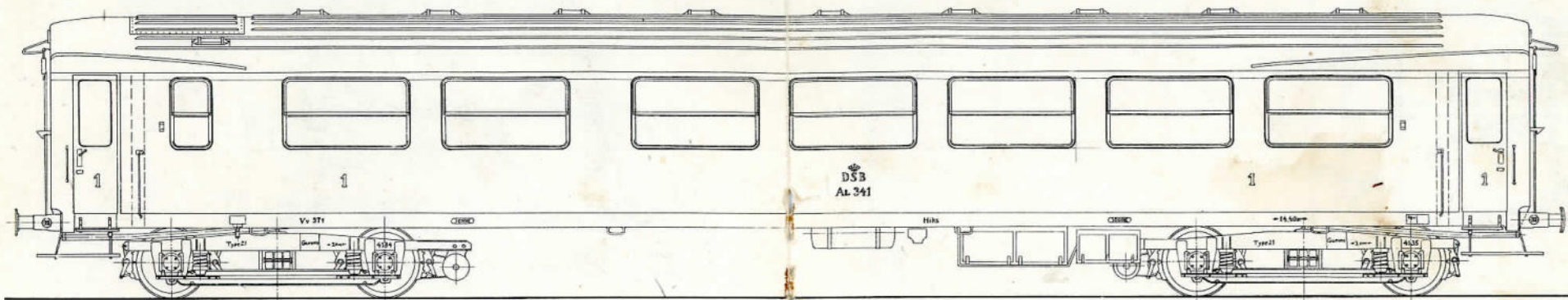
$$17,5 + 17,5 + 17,5 + 17,5 + 17,5 + 17,5 = 105 \text{ ton}$$



litra Ub

$$15,8 + 15,8 + 15,8 = 47,4 \text{ ton}$$

For yderligere specifikationer, se artiklen på siderne 20 til 24.



DSB's 1. kl.-vogn litra AL nr. 341-350
 1:87 spor HO 16-1-59 Th. Nielsen