



MODELBANE *Nyt*



5

9. ÄRGANG SEPTEMBER-OKTOBER 1960

PRIS

250

KØRER DE 2-SKINNE/JÆVNSTRØM ELLER 3-SKINNE/VEKSELSTRØM

Det danske
MY-lokomotiv
uovertruffen i
styrke og kvalitet
Kr. 104,50

LONG

København N

Vil De køre DANSK og
forlanger De KVALITET?
Svaret bliver i begge tilfælde:

LONG

Det righoldige
skinne- og vogn-
sortiment ses
i kataloget hos Deres
forhandler

JOTOFLEX



hilser „dollarpræmieringen“s
bortfald og kan glæde sine
kunder med nye reducerede priser:

Massive messingskinnestrengene kr. 1,15 pr. m.

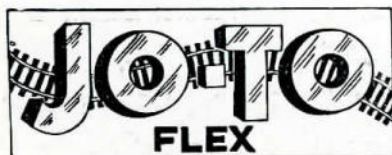
JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 4,50

JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 5,75

løselede til sporskilte (h. el v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

- **68 hefter**
- **for kun 48 kr.!!**
- 2 fra årg. 1952, 9 fra 1953,
- 9 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1955, 1956, 1957, 1958**
- Tilbudet gælder **kun** til 30. 11. 60

Ved bestilling direkte til MB-NYT, Postbox 184, Kbh. K

EUROPEAN RAILWAYS

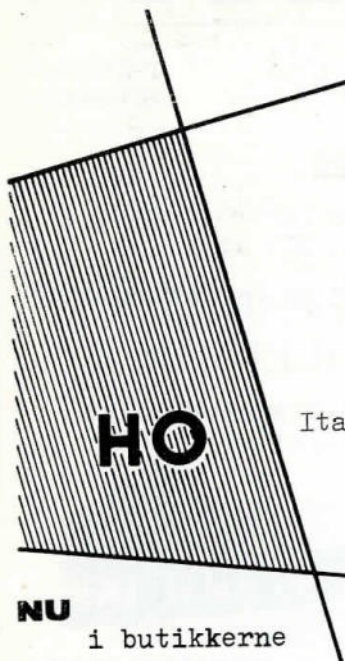
v. Robert Spark, London

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

Årsabonnement: 15 kr. (4 nr) løs nr. 3,75 kr.

Distribution:

MODELBAANE-nyt, Postbox 184, Kbh. K



HO

NU

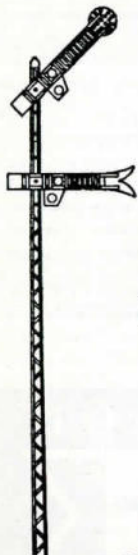
i butikkerne



Italiensk type hurtigtogslok litra E 428
(koblet 2' D 2')

Fleischmann

Rokal TT



SPORVIDDE 12mm!

De vil blive forbavset --

når De ser, hvor meget De kan få plads til i denne sporvidde selv på en begrænset plads, og sortimentet omfatter ALT i lok, vogne, sporskifter, signaler, luftledning, bygninger og meget mere. De kan få det at se hos os eller forlang et katalog (mod kun 50 øre i frimærker sender vi det portofrit)

NYT! Spor 0 HAG vogne og spor.

BP-TOG

NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYen 5703

To: 14.00-17.30

Fr: 14.00-20.00

Lø: 10.00-14.00

VOLLMER

HOVEDKATALOG 1960 ER NU KOMMET!

Komplet med tillæg (overledningsmateriel)
og prislister med dansk tekst: 1.25 kr.

Fås hos alle førende legetøjs- og hobbyhandlere.

.

Vau-Pe

modelhuse

vil blive ligeså populære!
Spørg Deres forhandler

Engros/Agentur:

WALTHER BERG

SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI



HØJBJERG (AARHUS)

H-O

S
Y
S
T
E
M



H-2



H-3

Gadebelysning



H-4



H-5

Perronbelysning

H-O SYSTEM fremstiller modeljernbane
tilbehør i form af signaler og belys-
ninger i korrekt H-O-størrelse

.....
De afbildede lygter er gengivet i 1/2
størrelse, og prisen er kr.6.90 stk.

.....
H-O SYSTEM forhandles af alle velas-
sorterede hobby- og legetøjs-handlere



ROSEBUD

Kitmaster

PLASTIC SCALE MODELS

MODELBANENYTT

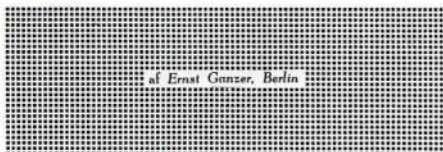
DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

9. ÅRGANG
SEPTEMBER-OKTOBER 1960

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

VERDENS ÆLDSTE MODELJERNBANE

ET GOETHE-STUDIE FOR MODELJERNBANEVENNER



af Ernst Ganzer, Berlin



Johann Wolfgang von Goethe
Maleri af Joseph Stieler, 1828

For ingen samtidige i begyndelsen af det 19. århundrede var udbruddet af jernbanetidsalderen en så betydningsfuld oplevelse som for digteren Wolfgang von Goethe, hvis 200 års fødselsdag verden fejrede sidste år. Ganske vist lukkede digteren sine øjne for stede allerede fire år før åbningen af den første tyske jernbane (Nürnberg-Fürth), men Stephensons værk og lokomotivets grundide, der har holdt sig uforandret lige op til vore dage i alle damplokomotiver, fattede han med sit sikre instinkt for tekniske fremskridt og opfindelser. Med et profetisk blik forkyndte Goethe betydningen af dette nye trafikmiddel og forudså nøjagtigt dets senere udvikling.

Goethes livsarbejde er ikke alene opfyldt af den almen bekendte digteriske virken, men de naturvidenskabelige forskninger og skrifter hvis betydning nutiden først rigtig har forstået at vurdere,

VORT FORSIDE BILLEDE

viser denne gang en udendørs modelbane i en lidt usædvanlig størrelse, nemlig DIETSCHIBERG ved Luzern i Schweiz i målestok 1:10. Banen er tilgængelig for publikum. (Dietschiberg Model Railway in scale 1:10 in Lucerne, Switzerland).

optager et lige så stort rum i hans samlede livsværk. Studierne omfatter alle de på hans tid kendte naturvidenskaber og tekniske erobringer. I dag, hvor fysik og kemi og den praktiske anvendelse af disse love er inddelt i uendelig mange specialfag, har vi svært ved at forestille os en sådan totalviden og almeninteresse. Geologi, mineralogi og palæontologi dyrkede han lige fra sin studentertid med videnskabelig grundighed til sine sidste år. Bl.a. førte hans sagskundskab i bjergværksdrift ham til mange gruber og smeltehytter.

Den af mere end 18000 stykker bestående og systematisk ordnet mineralsamling, som vi i dag beundrer i Weimar, er et vidnesbyrd om hans evige stæben for at omfatte og beherske ethvert område. Hans videbegærlighed kendte ingen grænser. I sit laboratorium efterprøvede han alt nyt. Den forvirrende mængde af fysiske og kemiske apparater, som vi også kan beskue

i Goethemusæet i Weimar, lader os ane digterens universelle begavelse og geniale opfattelse og forarbejdelse af alle naturens og teknikkens problemer.

Vi kan forestille os, hvilket enormt indtryk begge den tids store opfindelser, dampmaskinen og lokomotivet, må have gjort på ham. 1790 så han for første gang en dampmaskine i virksomhed, og dens sejrstog kunne han endnu følge i 40 år.

"Dampmaskinen kan ikke dæmpes" var hans spøgefulde ytring til alle venner og samtlige, hvis sind ikke kunne holde skridt med teknikkens raske udvikling.

Dampmaskinens konstruktion greb ham lidenskabeligt, men forståelsen af alle delenes funktion forårsagede ham dog adskilligt hovedbrud. Da en ny type dampmaskine blev forevist ham i 1830, betragtede han den som "et meget kompliceret og svært forståeligt værk". Da småt med rette enhver lokomotivfyrbæder og havde sikkert det stille ønske engang at vise Faust's digter færrhuset i deres lokomotiv.

Da den første jernbane blev åbnet i England i begyndelsen af det forrige århundrede, gjalt Goethes hele opmærksomhed alene den tekniske omvæltning på trafikvesenets område. Hans bibeskæftigelse som leder af en vejbygningskommission havde allerede gennem mange år gjort ham fortrolig med opgaverne ved flodregulering og vej- og brobygning, så at han, ved indførelsen af jernbanen, straks fattede dens enorme betydning for den fremtidige trafikudvikling. Sikkerhed og hurtighed er jernbanens to store fordele, profeterede han for alle "teknisk højt begavede folkeslag"; thi igennem maskinen ville disse, som han sagde, med den største nøjagtighed og den største hastighed forbindes, og maskinerne ville blive til "oplysende organer".

Med spænding afventede han altid beretningerne fra sine venner i England om Stephansons tekniske vidunder. Umiddelbart efter lokomotivvæddeløbet i Rainhill i oktober 1829, da sejrherren Rocket blev indsat i offentlig drift på

linien Manchester-Liverpool, sendte hans venner ham en model af dette første tog.

Efter sigende skulle denne gave være tænkt som legetøj til hans børnebørn Walther og Wolfgang; det er imidlertid meget tvivlsomt, om disse drenge virkelig har leget med modellen, idet den var af et meget ømfindtligt materiale og står endnu den dag i dag velbevaret i Goethemusæet.

Selv den store kartonæske, i hvilket modellen var sendt fra England, ligger ubeskadiget ved siden af. Vi kan nemt forestille os, hvorledes denne så stærkt teknisk interesserede bedstefader har beskyttet modellen med megen kærlighed og omhu mod de ubehjælpelige barnehænder, for selv ofte at kunne hengive sig til indgående betragtning af dette nye verdensvidunder og profetisk at erkende, at dette første lokomotiv var forløber for en teknisk, videnskabelig og kulturel udvikling, hvis slutning vi endnu i dag ikke kan se. Stadigvæk er skinnevejen den sikreste sti, og jernbanen alle menneskers trafikmiddel.

Digterens og forskerens begejstring over besiddelsen af denne model bliver ofte omtalt, og hans spontane udbrud ved åbningen af æsken er den skønneste definition på begrebet model overhovedet.

Det fraværendes vidunderlige anskueliggørelse, formulerer han det i sit os nogen omstændeligt klingende talesprog, men mere eentydigt og plastisk kan en models betydning ikke gengives. Vi ved dog alle ganske nøje, at en model af en maskine eller et bygværk ikke kan formidle originalen bedre til os; thi vort øjes synsfelt lader os altid kun opfatte et deludsnit af originalen, og sætter os aldrig i stand til at betragte værket i dets hele opbygning. Tilmed er modellen det bedst egnede middel til at anskueliggøre formål, form og virkemåde. Dette var heller ikke Goethe ubekendt, som han lader det skinne igennem i sin definition.

Det er kun beklageligt, at digteren aldrig fik en forbilled- og målestokstyro og om muligt kørende

metalmodel af et daværende tog at se, der sikkert nok havde fængslet ham endnu mere end den primitive legetøjsagtige afbildning af det engelske tog. Men vi må indrømme, at den af engelske venner med megen omhu tilvejebragte gave var og er en begivenhed ikke alene for forskeren Goethe og hans samtidige, men også for alle venner af jernbanemodeller helt op til vore dage. Dette lille tog er sikkert den første legetøjs-jernbanemodel i verden. Seks år før åbningen af den første tyske jernbane holdt Tysklands største digter det i sine hænder, og 120 år derefter står det endnu velbevaret i en glasmonstre i samlingen ved siden af Goethehaus på Frauenplan i Weimar, frit til beskuelse af enhver. Det lille tog ruller på tindhjul med flanger. Lokomotivet og tenderen forestiller en afbildning af det berømte Rocket fra Stephenson's lokomotivfabrik, og den postdilligence-lignende vogn svarer til de tidligste former fra de første personbefordrede jernbaner. De tre køretøjer er helt igennem bygget af tyndt pap og fortrinsvis holdt i en gul farvetone. Virkelighedstro er udførelsen desværre ikke. Herfor må vi dog ikke laste Goethes gavmilde engelske venner, tværtimod, vi må virkelig anerkende deres gode vilje; thi det er lykkedes for dem helt at tilfredsstille den store digters nysgerighed. Et modelmæssigt industriprodukt stod ikke til deres rådighed, og de bestemte sig derfor for et hobbyarbejde, som på den tid var den bedst kendte reproduktionsmetode. Stik eller malerier giver ikke sådanne ingeniørbedrifter den rette livagtige anskueliggørelse. Men al anvendt tålmodighed på den første jernbanemodel er igennem vor digters glade begejstring blevet fuldt belønnet. Den ældste modeljernbanebygger havde sikkert ikke drømt, at hans brogede papirmodel endnu efter så mange år skulle opbevares i et museum. Det kan modellen takke digterens berømmelse for; thi en museumsmodel er det jo efter vor mening ikke.

Det må formodes, at den engelske bygger af lokomotivmodellen er blevet påvirket af det store lokomotivvæddeløb i Rainhill, siden han har givet lokomotivet navnet Rocket, selv om løbets sejrherre ikke har været alene om forbilledet til modelmaskinen. Afvigelserne fra originalen lader nærmere formode, at alle lokomotivets forfædre har stået model hertil. Den foran kedlen anbragte skorsten findes på "Sans Pareil", også en af deltagerne i løbet, og på den allerede i 1813 byggede "Puffing Billy", men ikke på Rocket. Her sidder skorstenen på samme sted som på lokomotiverne nu til dags. Ligeså må domene på kedlens bageste del være taget fra andre samtidige lokomotiver, thi Rocket har slet ingen. Også den farverigt dekorerede kedel på modellen, der vel skulle efterligne den dengang benyttede træbeklædning, svarer ikke til originalen. Rigtigt truffen er imidlertid anbringelsen af de skråt siddende cylindre, hvis stænger virker på den forreste store drivaksel.

Den post-dilligence-lignende vogn er en afbildning af de allerførste personvogne for skinnebaner, da man endnu kørte med hesteforspand. Fra samtidiges fremstilling af den første dampjernbane mellem Stockton og Darlington 1825 og fra den første østrigske hestebane Budweis-Linz 1832 er udseendet af sådanne vogne bevaret for efterverdenen. Modelvognen er en lukket personvogn af 2. klasse. Den bærer påskriften "Rail Road Company".

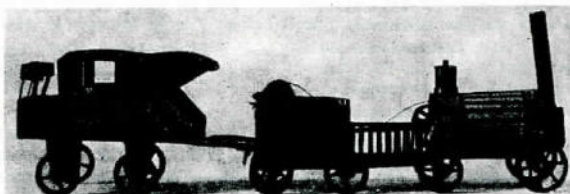
Gaven fra England fremstiller altså ikke noget bestemt engelsk damptog, men er en fri afbildning af typiske køretøjer fra tiden omkring 1829. Det er oven i købet muligt, at denne stilblanding er gjort med vilje, for at vise det på fastlandet endnu ukendte trafikmiddel i den oprindelige form. Nu, 120 år efter, er det nemt at betragte den første jernbanemodel kritisk, men på Goethe gjorde det ingen forskel, at det var en fri fremstilling, grundet mangel på sammenligningsmuligheder.

Siden denne model ankom til Weimar gik endnu et halvt århundrede førend jernbaner som legetøj var kendt i Tyskland. De fremkommer først i tredserne, men kun i billedbøger, senere fremstillet som flade modeller til opstilling som tinsoldater, og først i begyndelsen af firserne bliver de fremstillet som rigtigt køreklart legetøj. De første legetøjslokomotiver kørte ved damp, men blev dog hurtigt erstattet af det gammelkendte urværk. Elektrisk drevne legetøjsbaner opstod kort før den første verdenskrig.

Modeljernbane hobbyen, en gammel hobby fra lokomotivernes hjemland, er imidlertid blevet en alvorlig drevet fritidsbeskæftigelse hos alle "teknisk højt begavede folkeslag", der griber gamle og unge på samme måde. Regelmæssige offentlige udstillinger, klubber i enhver større by og tidsskrifter på de fleste kultursprog vidner om udbredelsen af den overalt elskede hobby. Prøv -

kære læser - på dette sted at give Dem i fantasiens vold og forestil Dem Goethe stående foran en af vor tids legetøjsbutikers vinduer. Den grånende digter, som De kender ham fra det Stielske maleri, har lagt armene overkors og støtter med den højre hånd sin kind, dybt hensunken ved synet af det ubegribelige. Fascineret står han lang tid foran ruden og følger med sine store øjne en elektrisk miniaturebane på dens ovale vej. Han kan ikke forstå, hvorledes det er muligt, at det lille tog kan bevæge sig fremad uden ild og vand. Netop da lukker indehaveren for strømmen og toget standser. Var det dog kun et spørgsmål? En skøn utopi undskylder enhver anakronisme, og således trækker forfatteren af denne jor-diske "afsporing" sig tilbage, som afslutning på et eftermæle over den tohundredårige jernbanemodellbeundrer og værdigste besidder af verdens ældste jernbanemodel.

Ernst Ganzer.



Kalvehavebanen in memoriam.

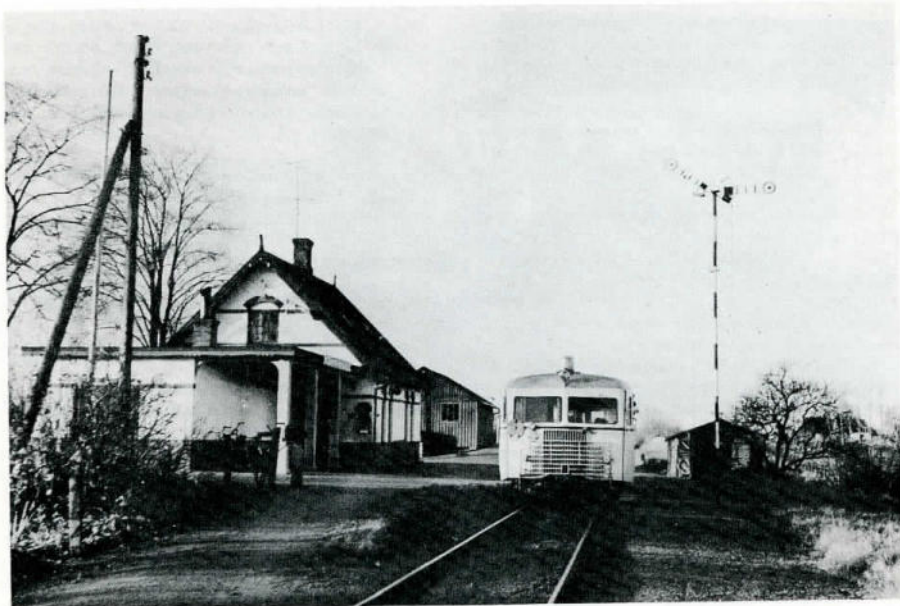
Kilder: bl.a. Jubilæumsskrift af 1947.

Den 31.3.59 standsede endnu en af vore privatbaner driften, måske vil der derfor være interesse for en lille beretning om denne linie.

Kalvehavebanen åbnedes 1.10.1897, og har en længde på 21 km. Den hørte således ikke til vore længste privatbaner, men afgjort til de smukkeste; enhver elsker af det danske landskab ville glæde sig over denne tur gennem det kønne sydsjællandske landskab, fra Vordingborg til Kalvehave.

Måske kunne man på dette sted citere "Møns Folkeblad" for 2.10.97: (Først må nævnes, at samtidig med Kalvehavebanen oprettedes af mønboerne Møns Dampskibsselskab, som med postdampskibet "Stege" skulle opretholde forbindelsen Stege-Kalvehave, med 3 tur daglig) Således beretter bladet:

"Kl. 5,30 igår morges lå "Stege" klar til afgang, skinrende af elektrisk lys i kabytten og over dækket. En 14-15 mønboere var mødt for at indvie den nye forbin-



SM-4 Viemose (1958)

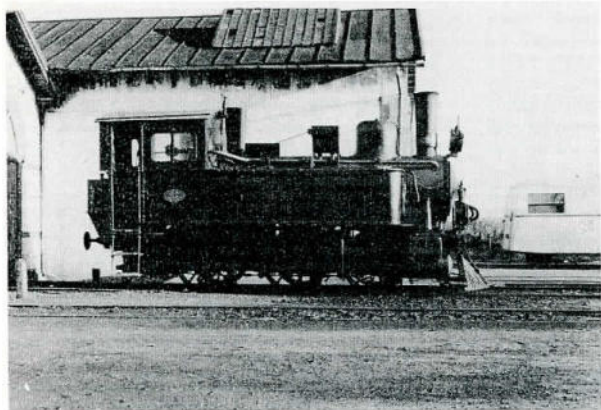
delse. Endnu igår var det så lyst på morgenturen, at kaptajnen ikke havde brug for projektøren for at vejlede sig ud over de første prikker. Derimod skinnede glødelamperne i kahytten til passagegernes bekvemmelighed på hele turen.

Ankommen til Kalvehave viste det sig at tiden for afgang var heldigt lagt. Efter et passende ophold mødte toget på broen med de flunkende ny, yderst komfortabelt udstyrede personvogne. Særligt lagde man mærke til den flot udstyrede postvogn. Driftsbestyrer Rischel i spidsen for hele personalet stillede ved toget og var iført Kalvehavebanens ny, meget klædelige uniformer. Kalvehave station såvel som alle mellemstationerne til Masnedsund flagede i dagens anledning, og dampskibet "Stege" satte sit ny postflag, da solen viste sig."

Banen var dengang meget populær, ikke mindst på Møen, idet den betød en lettelse af betyd-

ning, sammenlignet med de dagvogns- og skibsforbindelser Vordingborg-Stege, som den afløste. Man fortæller eksempelvis, at man i Nyrid kunne se byens prominente borgere, som var til selskab, møde op for at "nyde" toget, iført stribet jaket og grønne morgensko.

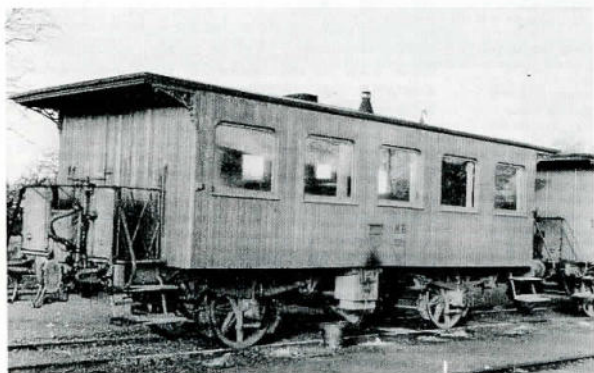
Iøvrigt havde der igennem en del år været forskellige baneplaner på selve Møen, men da banen til Kalvehave kom, klarede man sig i en del år med Kosterfærgen og dagvognen videre til Stege. I 1917 kom planerne atter på tale, idet man foreslog en elektrisk jernbane i landevejsrabatten for Grønsund til Møns Klint, der var imidlertid ikke enighed om planen, og med automobiltrafikkens stigende indflydelse skrinlagdes forslaget atter. I 1920 oprettedes et automobilselskab på søn, ligesom en privat vognmand drev visse ruter. Allerede dengang indledte banen et glimrende samar-



Lok. Nr. 2. - Kalvehave (1958).

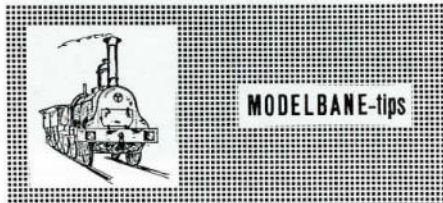


SM-4 Kalvehave (1958).



C-31 Kalvehave (1958).

bejde med denne vognmand, og der blev truffet en ordning, så der kunne sælges billetter København-Vordingborg-Møns Klint via DSB/KB/Dampskibsselskabet/Rutebilerne. O. W. Laursen



Det er ikke let at eftergøre i model de lampeskærme, som vi ser i massevis på banegårde o.l. Her er et godt råd. Gå på jagt efter gamle limtuber o.l., helst de store tuber. Skil omhyggeligt den øverste del fra tuben, og straks er lampeskærmen færdig. Til indpasning i lampeholderen lader vi udflydningskanalen blive siddende.

Af en gammel skrivemaskinespøle kan vi lave en dadellos holder til loddekolben ved at bøjse begge de nederste sider udad med en fladtang.

INDUSTRI-nyt

AIRFIX

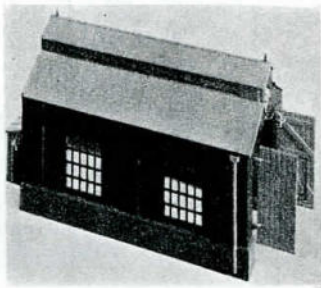
En Airfix-nyhed er vist i hosstående foto. Det er en lokomotivremise for HO, som er beregnet til et enkelt mindre lokomotiv, og den egner sig godt til at skabe ekstra "jernbanestemming", især på en lille sidelinie, hvor den vil passe godt ind i et beskedent stationsarrangement. Specielle forbindelsesstykker muliggør dog bygning af en remise i dobbelt længde eller dobbelt bredde, og disse byggedele er vedlagt byggesættene. Der er hængslede remiseporte og vinduesrammerne kan malés inden montagen, hvad der givet forhøjer udseendet af den færdige model.

BP.

For at konservere grene og ukrudt, som vi vil bruge til modeltraer eller buske, går vi frem på følgende måde: Først rengøres de for alt støv. Dernæst gennemvædes de med formaldehyd i 5 min., og vi lader dem tørre en dag. Giv afbrækningsstederne et lag pandetikon el. lign., og nu kan De roligt male dem, som De har lyst til.

Vi kommer ofte ud for at skulle lodde små genstande på den færdigmalede model. For ikke at beskadige lakken, gør vi følgende: Tag et lille stykke vaskeskind, oplød det i vand og anbring det rundt om loddestedet. Kolbens varme kan opvarme tinnet på loddestedet, men vil i det korte tidsrum, det drejer sig om, ikke opvarme omgivelserne kendeligt og dermed ikke ødelægge farven.

Mange firmaer har den gode ide at udgive små mærkater. Disse egner sig ved opklæbning på karton fint til plakattavler på banegårde, huse i byer o.s.v.

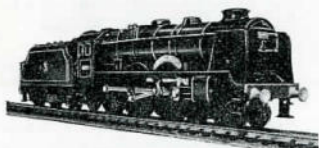


Den lille remise fra Airfix.

KITMASTER

er ved at blive et kendt fabrikat på

det hjemlige marked, og det fortjener også opmærksomhed, da firmaet sender et utal af interessante modeller på markedet, først i HO og nu i den senere tid også i TT. Selvom man jo ikke må forlange alt af en plastikmodel, er de blevet uhyre populære og ikke mindst de overkommelige priser har naturligvis været medvirkende.



The rebuilt "Royal Scot" loco by "Kitmaster."

Over disse linier ses Kitmaster's TT-model af "Royal Scot", som er absolut lige så vellykket som HO-modellerne. I selv de mindste detaljer er TT-produkterne korrekte, som for eksempel de en-

(fortsættes side 126)

Usædvanlig transport

DSB 2160

Da DSB i begyndelsen af juli i år modtog anmodning fra DB om tilladelse til befordring af ovennævnte usædvanlige transport, ventede vi spændt: Københavns Sporvejes 30 nye sporvogne var altså ved at komme.

Igennem nogen tid havde vi i aviserne kunnet læse, at indkøbet var gjort. Allerede en gang før havde vi befordret en spor-



SSImas-vognen er ankommet til København L med sporvognen.



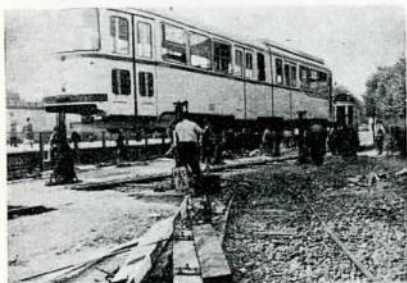
Her anbragt klar til aflæsning.

vogn, nemlig i vinteren 1957/58, da en "Frk Düsseldorf" (de nye sporvogne er bygget i Düsseldorf) var på prøve i den københavnske trafik. Da vi nu af den tyske forespørgsel kunne se, at transporten formentlig ville komme til at foregå pr. jernbane, påbegyndtes der straks et samarbejde mellem KS og DSB om selve aflæsningen.

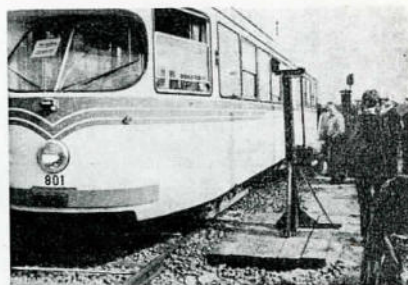
Da vi i sin tid modtog prøvesporvognen, skete aflæsningen i Kalkbrænderihavnen. Her blev sporvognen sat over på to blokvogne, der transporterede den til sporvejenes remise i Århusgade. Efter et kort eftersyn kunne man ved nattetid trække vognen gennem byen til værkstederne på Enghavevej for der at foretage de nødvendige småændringer.

Men denne gang ville vi, dels for at gøre transporten billigere, dels for at gøre aflæsningen lettere, prøve at finde et sted, hvor overførsel kunne finde sted direkte mellem jernbane- og sporvejsspor.

Vi overvejede at foretage aflæsningen inden for statsbanernes område, derefter at trække sporvognen et kortere stykke på jernbanespor og endelig at overføre den til sporvejsnettet. Men den gik ikke! Sporvognenes hjul har så lille en flange, at de ikke kan passere sikkert gennem vore sporskifters hjertestykke. Der var derfor kun ét tilbage. Sporvognen måtte aflæsses lige i overgangen mellem KS og DSB's skinne-net. Men denne overgang var ikke til stede nogen steder. Derfor måtte der findes et eller andet spor, hvor der på en let og billig



Sporvognen hænger på donkraftene, SSImas-vognen er kørt bort.



Sporvognen på skinner

måde og med mindst mulig gene for begge parter, kunne laves en midlertidig forbindelse.

Stedet var København L, hvor sporvejenes ubenyttede sløjfe ligger for enden af spor 3. Hvad var mere naturligt end at forbinde de to spor. I løbet af 14 dage blev endestopperen fjernet og sporvejs-sporet trukket over og tilsluttet. Forbindelsen var nu klar, og man ventede kun på, at sporvognene skulle komme, læsset på tyske SSImas-vogne med en løber i den i den ene ende.

Aflæsningen foregik, som det ses af hosstående billeder, på det

tilsluttede sporvejsspor. Princippet er, at man med donkraftene hæver sporvognen. Når sporvognen er kommet fri af jernbanevognens bund, trækkes denne tilbage til spor 3. Ved hjælp af donkraftene sættes sporvognen nu ned på sporet, og umiddelbart efter kan den trækkes væk.

Såre simpelt vil man sige, men det er først bagefter, det syner sådan. Medens det står på, er det spændende - fordi vi gerne vil vise, at også dette problem kunne statsbanerne klare.

(vingehjulet)

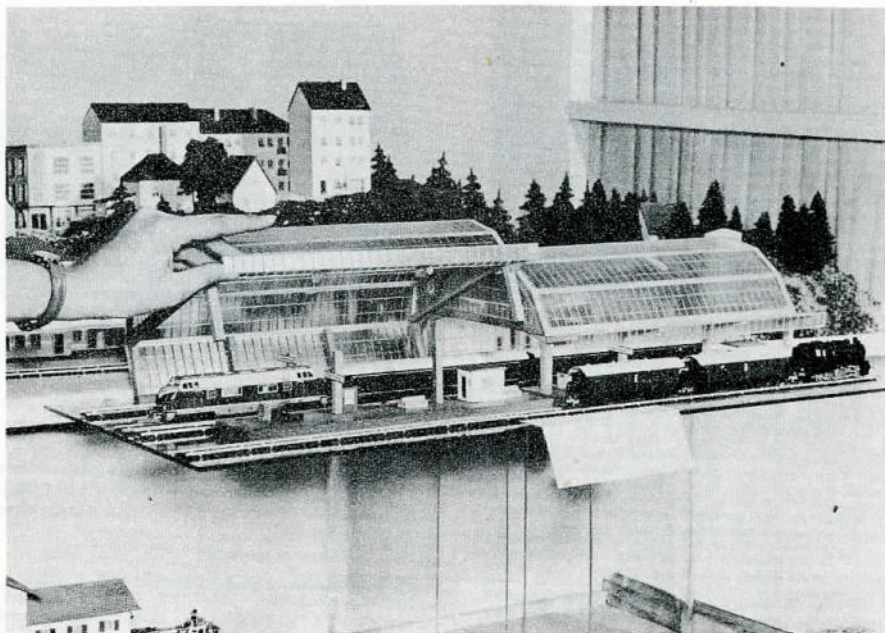
Østtyske modelbaner

INTERESSANTE MODELBANE-NYHEDER.

Det er en kendt sag, at modeljernbane-hobbyen i løbet af den sidste snes år har gået sin sejrsgang gennem næsten alle Europas lande, og at antallet af modelbaneentusiaster i dag langt overstiger hundredetusinde. På baggrund af dette er det ikke underligt, at modelbane-industrien især vender sin opmærksomhed mod at øge udbuddet af lokomotiver, vogne og ikke mindst tilbehør, og stadig disker op med interessante nykonstruktioner. Leipziger forårsmessen 1960 indeholdt da også blandt legetøjssortimentets ca. 60.000 genstande adskillige bemærkelsesværdige modelbane-nyheder.

Zeuge & Wegwerth, Berlin, forevi-

ste således et sachsisk sidebanetog i størrelse H0 men med 12 mm sporvidde (TT), og leverede dermed det første modelmæssige bidrag til jernbanehistorien. Toget består af et tenderlokomotiv, Reihe 99 (et af de mest udbredte smalsporslokomotiver i Tyskland, en standard-smalsporspakkvogn Pw 4 SA 30 og to standard-smalsporspersonvogne C 4 SA 30. Da mange smalsporbaner endnu i dag benytter Heberlein-snoretræksbremser, blev vognene forsynet med det dertil svarende bremseudstyr. Dette firmas TT-sortiment indeholdt endvidere et 1' C 1-personvognslokomotiv med tender (DR Reihe 23.10), et tenderlokomotiv for godstrafikken (DR Reihe 81, akselanordning D) og et BB-diesel-lokomotiv (DB's V 200) tillige med et righoldigt udvalg af åbne og



Til denne modeljernbane i sporvidde TT fremstillede VEB Olbernhauer Wachstblumenfabrik denne jernbanehal for 4 spor. Halvtaget, som består af glasklart polystyrol, kan tages af efter behov.

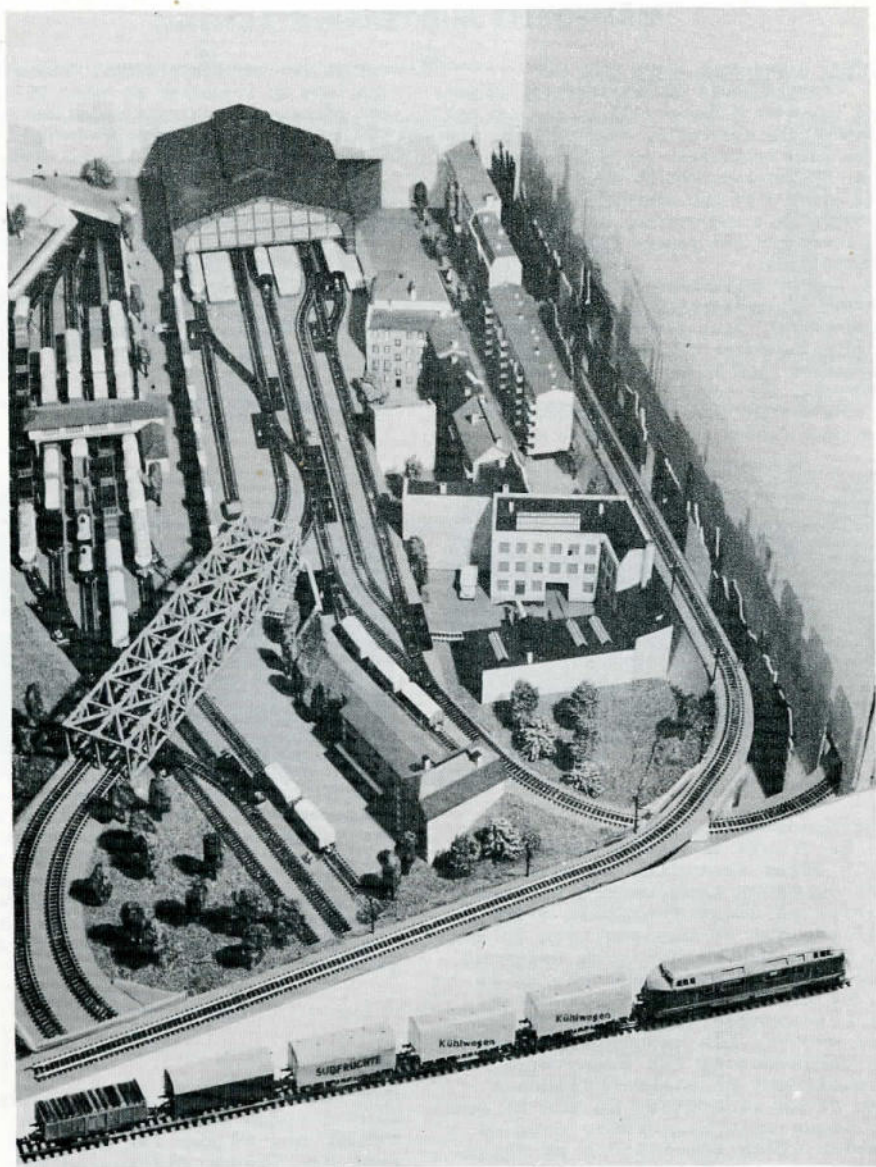
lukkede godsvogne, specialgodsvogne, hurtigtogsvogne og persontogsvogne. Som støbemateriale er til alle disse modeller næsten udelukkende anvendt 1. klasses plastikmasse. Naturligvis tilbød man sporstykker i mange forskellige udførelser på plasti underlag, krydsninger, sporskifter og kontrolpulte.

I sporvidde H0 tilbød Elektro-Installation Oberlind 12 forskellige lokomotivtyper, ligeså mange person- og hurtigtogsvogne og mere end 40 godsvogne. Vognene, der har udvekselige koblinger og pinollejer, leveres med forskellige baners ejendomsmærker. Blandt de nye modeller fandtes en vogn til transport af mindre dyr, en vogn med vrideskammel, italienske og franske godsvogne to- og fireakslede standard-tankvogne fra DR, DB og ÖBB, lukkede godsvogne med hvalvet og med fladt tag og åbne godsvogne fra mange forskellige europæiske

jernbaner. Ifølge fabrikkens meddelelser forevises på efterårsmessen det nykonstruerede el-lok. Reihe 69.

Til disse modelbaner lancerede Elektro-Installation sportavlebetjeningspulte i byggesæt, således udformet, at pulten kan opbygges af mindre enheder i overensstemmelse med anlæggets sporplan. Tilbehørsortimentet stammede i første række fra voksfigurfabrik Olbernhau og fra Auhagen, Marienberg. Interessante nyheder var en banegårdshal for fire personer med aftageligt tag, udført i glasklart polystyrol, en lokomotivremise, signalposter og villaer. Værd at bemærke var endvidere et sceneri fra Auhagen, som ved sin opbygning med en forgrund, en mellem- og baggrund åbner mulighed for skabelsen af tiltalende panoramaer.

Preil. Leipziger Messeamt



ZEUKE & WEGWERTH, Berlin er specialist i TT-modelbaner. Vort billede viser et modelbaneanlæg fra denne statsdrevne fabrik. Opmærksomhed fortjener især den omfangsrige vognpark. (Fotos: Tilsendt fra Leipzigermesse)

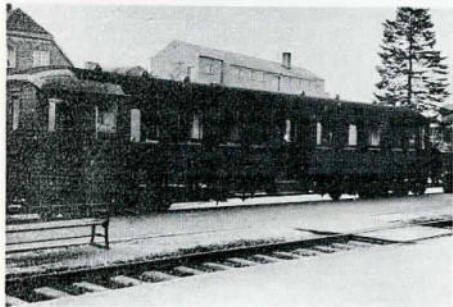
MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

DSB's styrevogne litra CRS.

Statsbanernes karakteristiske CR-vogne byggedes i årene 1928-34 for den københavnske nærtrafik, hvor de bl.a. afløste de resterende gamle 2-etagers vogne. FF-vognene, som CR'erne oprindelig kaldtes, blev fra starten rost for deres komfortable indretning, der dannede forbillede for det senere elektriske nærtrafikmateriel.

Ved motoriseringen af statsbanernes trækraft omdannedes CR-vognene til motorbivogne, idet de forsynedes med koks-fyr og omdøbtes til CRM. Efterhånden ombyggedes også de oprindelig åbne endeperroner til lukkede.

Da det på visse korte strækninger er en stor fordel at spare omløb af motor-



Månedens tips.

Baggrundsdekorationer.

De fleste er ikke i stand til selv efter fantasien at male eller tegne en smuk baggrund. Find derfor et smukt fotografi eller billede fra et magasin, som De kunne tænke Dem at have som baggrund for Deres anlægs landskab, og få lavet et lille lysbillede deraf. Et Leicadiapositiv koster kun et par kroner. Lån hos fotohandleren en projektor og lad denne vise lysbilledet på baggrundfladen i den rette størrelse. Nu har De kun at tegne alle konturerne over på fladen efter lysbilledet og bagefter male det. Er det et farvelysbillede, vil De ikke alene få konturerne, men også skygger og farver.

vognen ved endestationerne, ombyggedes fra 1950 og fremefter et antal CR-vogne til styrevogne; de udstyredes med førerrum i den ene ende og omlitreredes til CRS. Tillige forsynedes en del CRM-vogne og MO-vogne med styreledning (se figuren). Gennem denne styreledning manøvreres MO-vognens motorer lige så godt fra CRS-vognens som fra MO'erens eget førerrum.

Det typiske danske motortog er jo stadig en MO-vogn efterfulgt af et par CRM-vogne og eventuelt en CRS, så hvis De ikke fik bygget CRM'eren, da vi i sin tid (nr. 1/53) bragte tegning af den, bør De indhente det forsømte nu. Denne måneds tegning giver jo nemlig både mulighed for bygning af CRM og CRS.

I.N.



Tagsten på huse kan laves af tyndt bølgepap - det med de mindste bølger - som skæres i lange strimler. Strimlerne lægges på langs af taget, idet man begynder forneden og sørger for at de øverstliggende rager lidt ind over de nederste. En god lim fastholder strimlerne til taget.

Hvorfor ser man så sjældent "indmad" i vogne og huse? Når man tænker på, at man for nogle få ører hos enhver glarmester kan købe profilister, der let skæres i stykker til små bænke o.s.v., forstår man det ikke. Forsøg det.

Fjelland Jernbaner II

(Artiklen fortsat fra 4/60)

Driften.

Jernbaneselskapene rundt i verden har ikke råd til å la togene kjøre uten at det er et behov for hvert tog. Slik er det med DSB, NSB og SJ såvel som for privatbanene og for FJ.

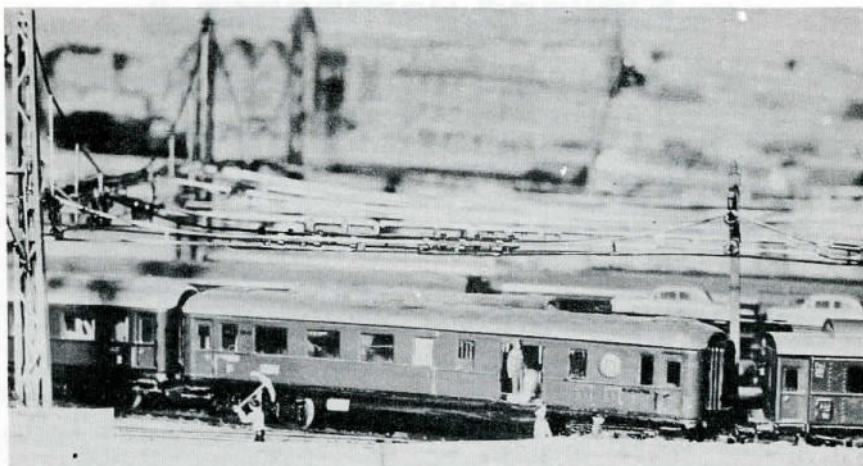
FJ kjører sine tog etter sommer eller vinterruteplan. Mange vil så si til seg selv at det må være kjedelig og ensformig å kjøre etter samme ruteplan et halvt år ad gangen. Men nei, det er forskjellige ruter for hverdager, helligdager og lørdager. Særruter for jul og påske, ekstrarot og sommeren, og ved Seglvik sentral må ruteplanen forandres når båtogene forsinkes ved at skipene er forsinket.

Når anlegget er i drift, kjøres det således: hverdag, lørdag, søndag, mandag og hverdagsrute vekselvis i denne rekkefølge. Modelltid brukes ikke i den forstand at f.eks. 15 min. = 1 time. Togene kommer og går i ruteplanorden. Den relative tid mellom hvert tog oppfylles ved rangering. Kjøringen begynner, la oss si en fredag, og det kjøres da så lenge som lysten og tiden tillater. Neste gang fortsettes det hvor togene stoppet forrige gang.

Som nevnt i forrige artikkel, representerer skapene A og B resten av linjenettet. Hvert av disse skap kan ta fem 6-vogns togsett. Når rutene settes opp, må det tas hensyn til: Disponering av skapsporene, disponering av stasjonssporene ved Seglvik Sentral, antall lok som er til rådighet samt antall vogner. Dessuten må fjerntogene passe inn i rutene for det øvrige system. Venstre distrikt trafikkeres bare av det materiell som er tildelt distriktet (Ifølge materielloversikt forrige artikkel). Togene kan inndeles i fire slag, nemlig fjern- (hurtig-), person-, lokal-, og godstog. Av de siste er det to slag, de som er rene godstog.

Togene kjøres ut fra Seglvik Sentralstasjon, uansett hvor langt de skal, og inn i henholdsvis skap A og B. Her parkeres settene inntill det er deres tur til å returnere. Det er ikke da sikkert at de trekkes av det samme lokomotiv.

I ruteplanen, som settes opp grafisk, med klokkeslettene vannrett og stasjonene loddrett, settes først opp fjerntogene, så person- og lokaltogene og tilsist godstogene. Mellom Seglvik og Storvik (hovedstaden) kjøres iflg. vinterruteplanen 2 hurtigspår hver vei, ett om morgenen og ett om eftermiddagen. Mellom Seglvik og Plattingen kjøres ett hurtigtogpar med gjennomgående sovevogner til utlandet og til Fotanger. Dessuten kjøres det 2 godstogpar og et persontogpar. Det siste stopper på alle holdeplasser og stasjoner. Onsdag og søndag kjøres det dessuten ett båtogpar mellom Storvik og Seglvik. Persontogene mellom Sletta og Seglvik og Dal og Seglvik kjøres med det formål å befordre arbeidere og funksjonærer til og fra byen, husmødre midt på dagen og kveldstog for kinogjengere etc. Båttogene og enkelte lokaltog kjøres fram til Seglvik havn. Forbindelsen mellom Seglvik Sentral og Seglvik Havn kjøres dessuten av sporvognslinje 3 via torget. I det viste utsnitt av rutetabellen er ikke alle mellomstasjonen tatt med (de er, bortsett fra Seglvik Bø) alle plassert i skap A. Hurtigtogsettene består av 1 pakkvogn (Ko) 2 3. kl. vogner (Bo2 eller Bo3) og en 1 og 2 kl. vogn (ABO3) samt en spisevogn (Ro eller BRo3). Nattoget består av 2 sovevogner (en FJ og en Waggon Lit) 1 2. kl. personvogn og en kombinert 2. kl. og reisegodsvogn (BKO3). Lokaltogene kjøres med skinnebuss persontogene med motorvognsett eller 2-akslede personvogner. De gamle 3-akslede persontogne kjører i godstogene som medfører passasjervogn. På linjen mellom Seglvik og Vetås som ennå ikke er ferdig kjøres tO-akslede passasjervogner og skinnebus.



EKO-3 vogn, ombygget ved F.J. Innredet med seter og "trang-koblet".

Seglvik Sentral stasjon.

Stasjonen omfatter området fra litt øst for Seglvik Bø holdeplass linjen derfra til Seglvik Sentral, denne stasjon og linjen videre derfra mot Nordgård holdeplass, samt linjen til Seglvik Havn.

Selve stasjonsområdet er lagt på en 8 mm kryssfinerplate, mens linjeføringen ut fra stasjonen er lagt på rammeverk av 4 x 1½ cm. lekter.

Skinner og pensler. Den øvre linje samt begge skapene A og B er lagt med fleksible messingskinner på svillematter. I midten er det lagt en tredjeskinne av 1½ mm kobberstreng. Fra kurven over dreiskiven og lok-remissen er det brukt Mærklin punktkontaktskinner samt noen av de norske Long-punktkontaktskinner. (med plastunderlag og skråstilte punkter for mindre slepeskiltasje.) Penslene er alle av Mærklin-fabrikat og med elektromagnetisk drift. De fleste er av standardtypen, men ialt finnes det 4 pensler av Mærklins første punktkontakttype med størsteradius, som gir en sporavstand på 5 mm samt en dobbelpens. I kurvene er den indre skråning på skinneunderlaget bøyet

ut, slik at kurven får en dosering på omkring 1:1,4. Skinnene er skrudd fast til underlaget.

Driftstrømmen. Anlegget drives med vekselstrøm (untatt sporvognen). Stasjonen er delt i flere seksjoner: Hvert spor har sin egen seksjon, sporene 1 og 2 er delt i 2 seksjoner A og B. Penslene er delt i to seksjoner, en for hver side av stasjonen. Hver av de overnevnte seksjoner, bortsett fra spor 14, har dobbelte seksjoner for punkt-kontakter og luftledning. Den øvre linje er delt i 3 dobbelte seksjoner, og den nedre linje samt havnesporene har henholdsvis 3 og 2 enkelte seksjoner (bare for punkt-kontakt, da disse spor ikke er utstyrt med luftledning). Kjørestømmen fåes fra 3 Mærklin-transformatorer. Koplingen og seksjonsbryterne er ordnet slik:

Kontrollbordet er utstyrt med en sportavle. Stasjonssporene på tavlen er forsynt med bøsinger for bananpluggen. For de dobbelte seksjoner finnes det to bøsinger, en i overkant og en i underkant av det malte spor. Den øverste er for luftledning og den nederste for punkt-kontaktene. Fra hver av de 3 transformatorene I, II og III fører det

6 løse ledninger med bananplugg, som på et sentralbord av eldre type. Disse ledninger kan så plugges inn i de seksjoner som den enkelte transformator skal forsyne i hvert enkelt tilfelle. Linjestrøkingene derimot er permanent koplet til en transformator, no. I til luftledningen, øvre linje, no. II til punktkontaktene, øvre linje og no. III til punktkontaktene, nedre linje. Linjeseksjonene kan brytes ved almindelige brytere. Transformator II kan slås over til transformator IV som ikke er regulérbar, dersom strømmen gjennom punktkontaktene bare er for togbelysning.

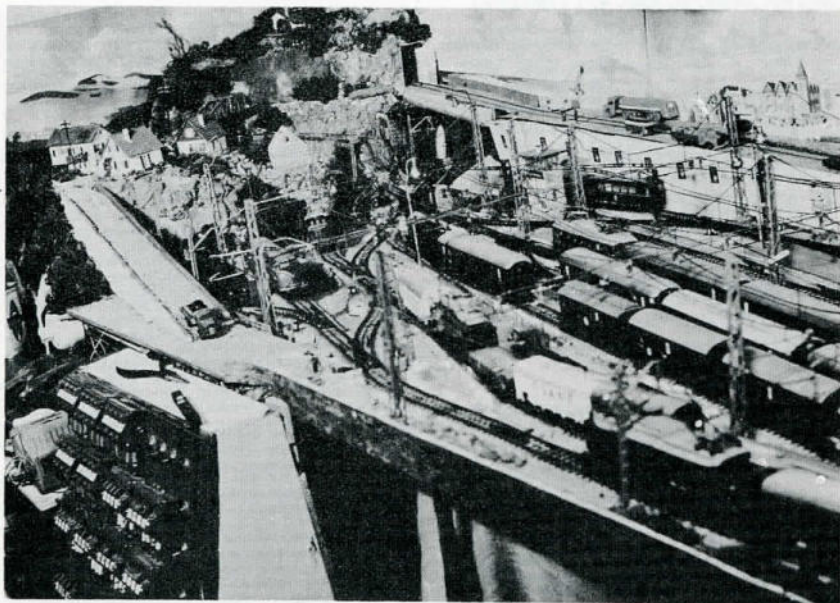
Opplegget virker slik: Fra skap A står et tog med E-lok klar. Før Seglvik Sentral mottar toget ved å gi klar-signal, settes seksjonsbryterene for luftledning og punktkontaktledning på "på", pensene stilles til spor 2 og de røde plugger for transformator I plugges inn i

øvre hull, seksjon 2A og 2B. De grønne plugger for transformator II/IV plugges inn i nedre hull for togbelysning, seksjon 2A og 2B. Likeledes settes pensseksjonsbryterene på, og klarsignal og innkjørsel kan gies. (For togbelysning benyttes da IV). Transformator II kan da f. eks. Plugges inn på seksjonene 9, 9A, 11 og SH og kjøre et godstog fra godssporene til havnen. Transformator III plugges inn på pensseksjon og spor 4 og seksjonene for den nedre linje slås på, og tog fra skap B, tog fra skap A og rangeringstog kan kjøres samtidig alle tre.

Transformator I og III kan plugges ut fra stillverket og plugges inn henholdsvis ved spor 14 og ved skap B. Anlegget kan således kjøres av en til fire personer.

Signalene.

Anlegget er utstyrt med følgende signaler: Pensstillingsignal, dags-



FOTANGER STATION: inn/ut kjørning til/fra NORDRE- og SØNDRE LINIE.

lyssignaler, semafor-signaler, dverg-signaler og rangersignal. Pensstillingssignalene er de samme som er montert på Mærklins penser. Dagslyssignalene er av type Fleischmann og dekker stasjonsområdet og nedre linje. De er delt i to hovedgrupper, den ene omfatter signalene for nedre linje og tilsvarende stasjonsside, den andre stasjonens annen side. Gruppene er således sikret, at bare ett signal i hver gruppe kan vise grønt lys, uansett bryterstilling. Da det er forutsetningen at alle tog skal stoppe ved stasjonen, er bare innkjørselsignalene forsynt med forsignal. Forsignalet for innkjørsel fra havnesporene er ikke montert, da det forutsettes å ligge inne i tunnelen. Signalene er ennå ikke sikret mot feil pensstilling. Det er bare oppført ett utkjørselsignal for hver stasjonssende. Det skal senere oppføres ett sporsignal for hvert utkjørselsignal. Dette vil ved hjelp av pensenes stilling automatisk angi hvilket spor det gis klarsignal for straks det grønne lys settes på.

Den øvre linje er utstyrt med semafor-signaler. 2 av disse - med forsignal angir togstopp, eller passering, ved Seglvik Bø holdeplass. Disse signaler medfører automatisk togstopp når signalstillingen viser stopp. Forsignalene går automatisk tilbake til "stopp kan ventes" stilling straks lokomotivet har passert signalet. Det samme gjelder hovedsignalet. Semafor-signalerne ved Seglvik Bø er også sikret slik at bare ett av dem kan stilles på "kjør" ad gangen. Dessuten dekkes inn- og utkjørslen i skap A av semafor-signaler.

Dvergsignalene dekker utkjøringen fra godssporene, utkjøringen fra sporene 1, 2, 4 og 5 samt innkjøringen på svingskiven. Slukket signal betyr "stopp" og gult lys "kjør med forsiktighet". Signalene benyttes ved lokomotivkjøring på området. Rangering dekkes ved ett blått blinklyssignal som er montert i stillverket og under stasjonsbygningbroen. Slukket lys betyr "rangering ikke tillatt" og blått blinklys "rangering er tillatt".

Den siste signalstilling kan bare oppnåes ved rødt lys på inn- og utkjørselsignaler.

I tillegg til disse signaler finnes det en del merketavler for kurver, stigninger, brannfare, rasfare, luftledning slutter, o.s.v.

Avkoplingsskinnene er koplet gjennom Mærklin trykknappbrytere til masse (jord). De har ikke lysmaster, men sporplanen er forsynt med lyspærer som viser hvilken avkoplings-skinne som benyttes.

Dreiskiven (svingskiven) drives av en 12 V likestrømsmotor over et snekkedrev. Den stopper foran et forhåndsvalgt spor ved hjelp av et rele, og gir samtidig masseledning for remissesporene. Etersom kjørestråmsledningen fra en av transformatorene plugges til luftledning eller punkt-kontakter, (felles kopling for alle 8 spor) kan henholdsvis de elektriske eller damp/diesel-lokene flyttes.

Sporvognslinje 3. Ved stasjonen er det et vikespor. Herfra fører en enkeltsporet linje ned Stasjonsgaten, inn i Storgaten, hvor den forsvinner inn i en overbygget passasje. To vogner kjører automatisk. De er likestrømdrevne, og settes på sporet slik at de kjører motsatt vei med samme polaritet. I passasjeenden av linjen påvirkes ved hjelp av en kontaktbøyle en perfektomskifter, som har følgende stillinger: - + + -. Dessuten er det innkoplet et Faller "oppholdsrele". Når pantografen på den kjørende vogn passerer kontaktbøylene, vender omskifteren strømmen, og vognen snur. Neste gang pantografen glir over kontaktbøylene - på retur - forandres ikke strømretningen. Ved hjelp av oppholdsreleet holder vognen en stund før den fortsetter. Den stopper også i overgangen Stasjonsgaten/Storgaten. Når den ankommer ved stasjonen kjører den inn på det tomme spor og setter den andre vogn i gang ved hjelp av "dobbelt luftledning" (se skissen). Den annen vogn kjører så over pensen og stiller denne til det nå tomme spor, mens den første vogn stopper.

Landskapet og bebyggelsen.

Landskapet er bygget opp av fluenetting, strie, kreppapir papmaché og delvis spartelmasse og kitt. Som vekst er brukt reinmose for trær og buske, og filt som gress (skrivemaskinsunderlag). Dessuten er til dels store stener benyttet til fjellformasjonene. Fra skap A fører linjen ut en treoverbygning, til et fjellandskap med sne, over en bro som fører over en foss, og videre gjennom "vårlig" fjellandskap som går over i skog ved kurven over remissen. Gjennom en kort krattbevokset tunnell, ned en skjæring og inn under gatene til stasjonen. Den nedre linje går straks etter utkjørslen inn i en tunnell og kommer ut igjen ved en strandlinje som følges inntil før nevnt elv fra fossen nåes. Her forsvinner linjen inn i en tunnell som munner ut i skap B.

Husene er dels av Faller-byggesett og dels av eget fabrikkat. Stasjonsbygningen har 2 etasjer med en tilbaketrunket 3. etasje.

Samtlige hus er utstyrt med innendørsbelysning. Stasjonsområdet og gatene har også egen belysning. Disse lamper og husbelysningen kan slås av "distriktsvis".

Kontrollbord.

Dette består av to deler i tillegg til transformatorene med fartsregulator (som er flyttbare). Den første del er en skråmontert plate 55 x 30 cm. Her er sporplanen inntegnet, med signaler og penser. Som tidligere nevnt er bøssingene for seksjonene montert henholdsvis i øvre og nedre kant av det malte spor. Signalene på platen repeterer signalstillingene, og senere vil også pensstillingene kunne avleses fra sporplanen. Platen omfatter desuten kontrollamper for transformatorene I-V, brytere for disse, signalbrytere og omslår transformator II til IV. Den annen del som er en slags fremstikkende skuff under den skråstilte plate, inneholder releer, oppholdsrele og blinkrele. På toppflaten finnes 6 ledninger med bananstikker for hver av transformatorene I-III, pensbrytere, avkoplingsbrytere,

dreiskivebrytere, lysbrytere og signalbrytere for semaforignalene. Transformatorene IV og V er også plassert inne i skuffen. Transformator I og III står på en plate til venstre for kontrollbordet. Disse er som før nevnt flyttbare. Transformator II og likeretteren med fartsregulator for sporvognen står fastmontert tilhøyre for kontrollbordet.

T. Mellin-Olsen

For 80 år siden!

I de gode gamle dage, da rangerheste var såre almindelige, hørte små uheld til dagens orden. Kedeligt var det imidlertid når disse, som følgende, skulle blive til en tragisk ulykke.

I Fredericia blev rangerheste den 13. september 1880 indirekte årsag til 11 racefallers pludselige død. Fire vogne skulle køres ned til færgen, som, efter at have besørgt nattoget til Fyn, skulle transportere vognene over bæltet. Portøren, der fulgte med toget, havde regnet med, at færgen lå parat når vognene nåede havnen og undlod derfor at bremse. Dette resulterede i, at tre af vognene fortsatte ud over færgeklappen ned i havnebasinnet, den fjerde vogn blev hængende på klappen. Foruden hestene blev en hestepasene, der opholdt sig i en af vognene, dræbt.

K. W. H.



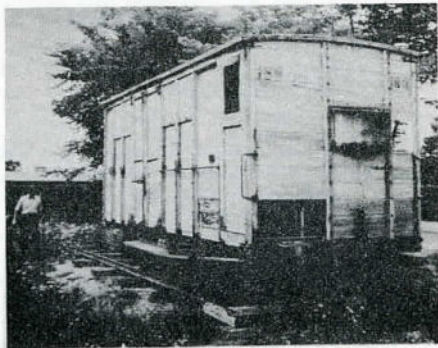


Bornholm kaldes tit "NORDENS CAPRI", på grund af sin særprægede og usædvanlige natur. Imidlertid kunne man, med ligeså stor ret kalde øen "JERNBANEENTUSTI-ASTENS TABTE PARADIS", for desværre er der ikke meget tilbage af de morsomme, smalsporede jernbaner, der engang snoede sig gennem Bornholms forskelligartede landskaber. Dampen er helt gået af de kære baner, både bogstaveligt og i overført betydning; på den ene jernbane, der endnu holder ud, er dampen, ligesom på næsten alle andre småbaner, skiftet ud med moderne skinnebusser. Dog, vover man sig ind i "ALADINS HULE", remiserne på Rønne H. station, kan man stadig fornemme den særlige atmosfære, der hænger omkring de gamle, velholdte personvogne og de udrangerede motorvogne, og trodser man banens reglement og sniger sig ud på godsterænet ved en af de tre "store" stationer, støder man på de sjove, høje gods-, pak- og postvogne. Snart forsvinder sikkert også den sidste rest af Bornholms smalsporede baner. Som H.C.Andersen i sin tid skrev om jyllands hede, kan man i dag skrive om Bornholms sidste jernbane:

Skynd dig, kom! Om føje år
ingen bane mer' består.

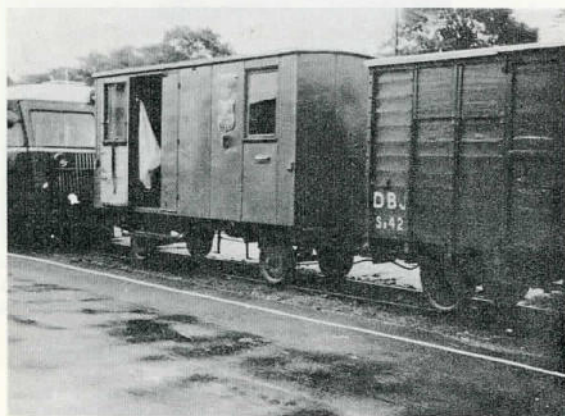
I jernbanernes guldalder, da man anlagde og ikke nedlagde jernbaner, begyndte også gæve bornholmere at pusle med jernbanetanker. Den første snak om et jernbaneanlæg kom frem i 1875; man lod det dog blive ved snakken indtil 1884, da man udvalgte en deputation, som skulle rejse til hovedsta-

den og forelægge daværende indenrigsminister Finsen bornholmernes tanker og planer. Halvt skuffede måtte deputationen rejse hjem igen, for nok havde sagen interesseret Finsen, men han ønskede, at bornholmernes skulle vente endnu 5 år. Den 24. november 1890 nedsattes i Rønne et udvalg, som tog jernbaneplanerne op til fornyet overvejelse. Endelig i loven af 8. maj 1894 blev det vedtaget, at der skulle tilvejebringes en "JERNBANE FRA RØNNE OVER AAKIRKEBY TIL NEKSØ MED SIDESPOR TIL ALMINDENGEN". Den benyttede sporvidde blev 1000 mm.



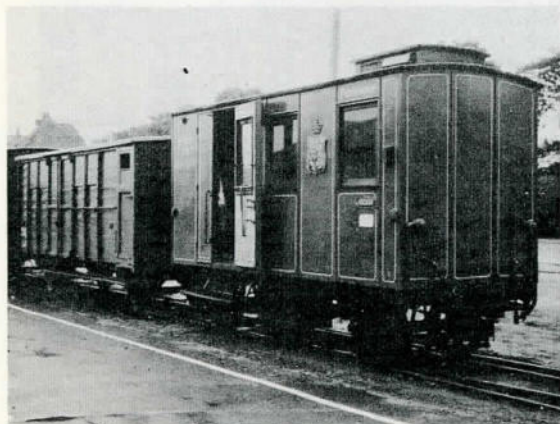
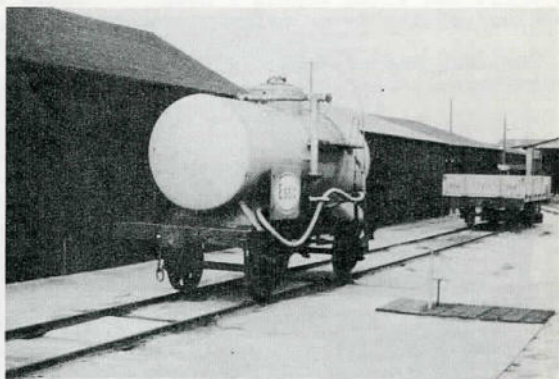
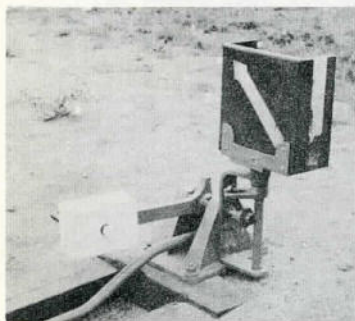
Seks år senere var det første stykke jernbane, fra Rønne til Nexø, færdigt. Det 36,8 km lange stykke jernbane blev indviet under festlige former den 12. december 1900 og åbnedes dagen derpå for normal drift, hvilket her betød tre tog i hver retning dagligt.

Ca. et halvt år senere, den 16. maj 1901, blev sidebanen til Almindingen færdig og indviet; banen var kun 5,14 km lang. I hver ret-



Billedet side 122 og billedet øverst side 124 viser "DEN GLEMTE VOGN" på Allinge station. Da Allingebanen blev nedlagt, lod man denne vogn og en stump skinne blive tilbage. Fotos: J. E. Ottsen.

Side 123 øverst: Den ene af de høje postvogne samt en godsvogn, SE-42, trækkes til havnen i Rønne efter post og varer af en skinnebus. Foto: Sv. Aa. Petersen.



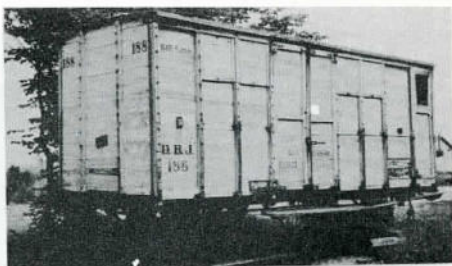
Side 123 midten:
T.v. En morsom og meget simpel sporskiftelygte fotograferet på Nexø station.
T.h. Benzinvoerne er ligesom fladvogne meget små på Bornholm. Billedet taget på Rønne station. Fotos: Sv. Aa. Petersen

Side 123 nederst: Den berømte postvogn, D.B.J.-26, fotograferet på Rønne station. Foto: Sv. Aa. Petersen.

ning kørtes dagligt 5 tog, hvilket var meget, da en stor del af banens publikum var udflugts-gæster, der søgte ud til de smukke skovarealer banen gennemløb. Banen var da også kun i drift i årets ca. 100 sommerdage, indtil banen til Gudhjem i 1916 blev åbnet for drift.

Bornholmerne var imidlertid kommet godt igang med jernbanebyggeri og kunne slet ikke få baner nok, hurtigt nok. I 1904 fremlagdes projektet til en jernbane fra Rønne til Allinge (Sandvig). Projektet vedtoges i loven af 27. maj 1908. Banen, hvis længde ville blive 31,2 km, skulle fra Rønne gennemløbe Klemensker, Rø og Allinge. Banen indviedes på festlig vis den 5. maj 1913, og den normale drift med 4 tog daglig i hver retning optoges dagen efter.

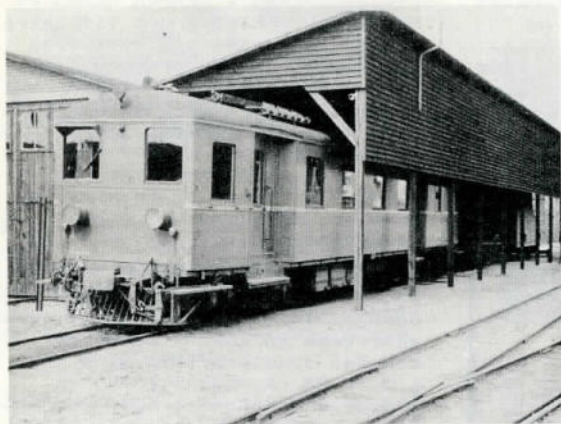
Samtidig med projektet til Allinge-banen, fremkom et projekt



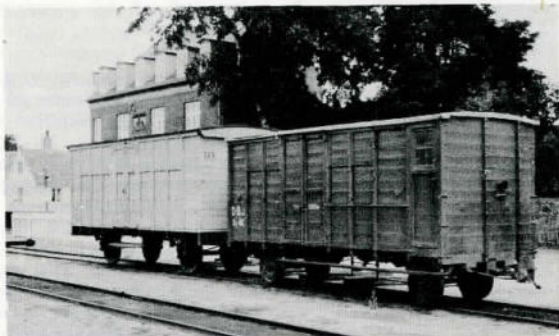
til den tidligere omtalte Gudhjem-bane. Denne skulle fra Almindingen løbe gennem Østermarie til Gudhjem. Banen blev vedtaget ved lov den 27. maj samtidig med Allinge-banen. Banen blev færdig i 1916 og indviedes som den sidste af bornholms jernbaner under store festligheder og med deltagelse af daværende trafikminister Hassing Jørgensen den 27. juni samme år. Driften indledtes med 2 tog daglig i hver retning, dog med 3 tog på søn- og helligdage.



Nexø stationsbygning med lidt af Nexø by i baggrunden (1959). Foto Sv. Aa. Petersen.

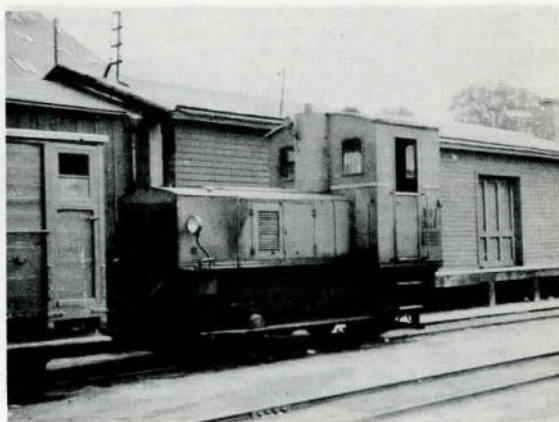


Side 125 øverst: En af D.B.J.'s udrangede motorvogne, der stadig holdes i meget smuk stand. Foto: Sv. Aa. Petersen.

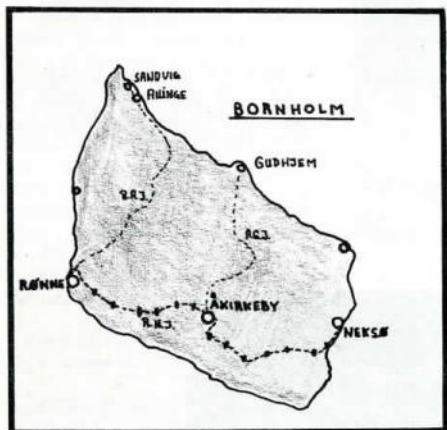


Side 125 midten: To af D.B.J.'s godsvogne fotografet i Rønne. Foto: Sv. Aa. Petersen.

Side 125 nederst: Diesltraktorer kan være meget små - i særdeleshed på Bornholm. Billedet er fra Rønne. Foto: Sv. Aa. Petersen.



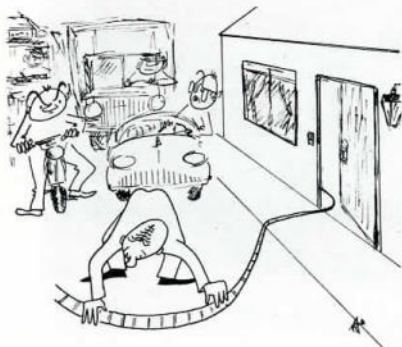
Det har været meget vanskeligt at få konkrete oplysninger om DBJ's rullende materiale. Årsagen er den, at man fra DBJ's side nærmest modarbejder dem, der søger oplysninger om De Bornholmske Jernbaner. Derfor er billedstoffet måske en smule mangelfuldt.



RNJ og sidebanen til Almindingen:

Ved Rønne Nexø banens åbning i 1900, leverede Jung to lok., 421 og 423. Samme år indkøbtes 25 vogne, hvoraf 20 var godsvogne, fremstillet på Bornholms Maskinfabrik.

I løbet af de næste to år købte jernbanen yderligere 3 lok. I 1901 købtes fra Jung loket 468, som var af samme type som de to første lok. I 1902 købtes fra



Frederikshavn - Skagen Banen et brugt lok., nemlig det tidligere F.S.B. 1, bygget hos Krauss og Cie i 1899. Det morsomme lille lok. fik ved Rønne - Nexø Jernbane, nummeret R.N.J. 11 og endte sine dage som gammelt jern i 1936.

Jung leverede i 1902 endnu et lok. af førstnævnte type (589). I løbet af disse to år byggedes også en del person-, bagage- og godsvogne.

A.G.J.:

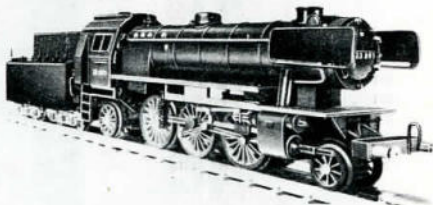
Da Jernbanen for Almindingen til Gudhjem i 1916 blev indviet, anskaffedes to lok. i samme serie som det sidste af R.A.J.'s lok. A.G.J. 24 (Nydquist 1077) og A.G.J. 22 (Nydquist 1078) udrangeredes begge, da banen i 1950 blev nedlagt. Banens vognpark bestod af 10 personvogne og 24 godsvogne.

Som tidligere omtalt findes der i dag kun en enkelt jernbane tilbage på Bornholm. Allingebanen blev nedlagt i 1953. Sidebanen fra Åkirkeby til Almindingen nedlagdes ligesom Gudshjembanen i 1952. Bornholmerne har imidlertid sans for det smukke og har lagt en del af det gamle jernbaneterræn ud som cykelstier. De gamle perroner og stationsbygninger ligger stadig som et minde om jernbanernes svundne storhedstid.

KWH

INDUSTRINYTT

.....
(fortsat fra side 112)



KITMASTER's HO-model af DB's 23'er.

kelte nitters størrelse, men for at give kobbelstangerne fornøden styrke ved arbejdende modeller leveres disse også i metal, medens de endnu mere detail-



lerede til stående modeller er i plastik.

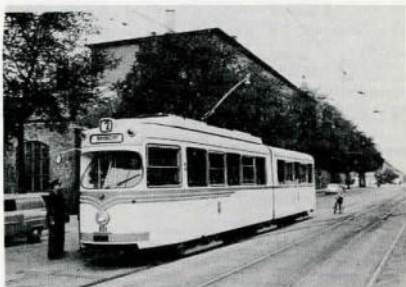
De næste billeder viser en "Reihe 23" (DB) i HO i samlet tilstand, og et byggesæt til en "Prairie Tanker". Der kan som bekendt nu fås indbygningsmotorer til Kitmaster-modellerne.

.....
 PRK. DÜSSELDORF (igen!)

Lige ved redaktionens slutning fik vi lejlighed til at tage et par billeder af den første af Københavns nye to-delte sporvogne på prøvetur igennem byen.

Billederne viser nr.801 beskiltet som linie 2, men det var kun på prøveturen. Den ankom den 2.8. til København (omtalt andetsteds i bladet) og indsattes i trafikken på linie 5 den 19. september.

Der er indtil nu kommet ialt 6, nemlig 801 til 806, hvoraf blandt andet 804 er



Herover tre billeder af den nye KS-sporvogn på prøvetur i København (Foto: Jan Walter)

rød, medens de andre er creme og gule. En nøjagtigere omtale og gennemgang af de enkelte køretøjer vil dog følge i nr. 6/60.

Billederne er taget af Jan Walter, og på givnen foranledning skal oplyses, at billederne i nr.3, side 75 ikke er taget af Leif Bang, men -

Nr. 1 og 2 af Malmö Stads Spårvägar
Nr. 3, 6 og 8 af Lennart Améen
Nr. 4, 5 og 7 af Jan Walter.

BP.



Rail Mail

Dear Sirs,

Some days ago, I had read your magazine and know that your column "Rail News" is opened to all readers from all countries.

I am a Japanese model railroader and interested in your model railroadings, especially what model railroad equipments are manufactured or sold there or what literatures are published there or which gauge is popular with your model-railroaders. Therefore if there are some persons, who are interested in Japanese model railroadings, I would like to correspond with them and if possible I would like to exchange equipments or literature on model railroading.

In Japan, many loco kits are manufactured and big quantities are exported to the US, England, Switzerland etc.

They are made exclusively from brass and not die cast metal. There is a monthly magazine "Hobby of Model Railroading" published here.

My gauge is HO and I would like to correspond in ENGLISH.

The I am also interested in your prototype railroadings. Therefore, if there are some rail fans who are interested in Japanese railroads I would like to exchange photos or slides of locos or trains.

Yours very sincerely
Tomikazu Honda
Aiazushi Oike Agaru
Nakagyo-ku, Kyoto, Japan.

SUMMARY OF CONTENT

VERDENS FØRSTE MODELJERNBANE - The 1st model railway in the world. The famous German poet GOETHE was the first who

ever had a model railway.

FJELLAND II. - Part II of the description of a Norwegian model railway in HO.

D B (De Bornholmske Jernbaner) - The narrow gauge (1 meter) railways of the Danish island Bornholm are private and only a few kilometer are now in use. The former part of

rest of the area is now served by buses.

FOR 80 ÅR SIDEN. - 80 years ago is a story, which unfortunately is too long to translate here.

KALVEHAVEBANEN. - This Danish private railway has been described some time ago here in MODELBANENYT, but here are some new photos.

ØSTTYSK MESSE - A short description from the East-German fair in Leipzig earlier in this year, also showing some things of interest for model railway enthusiasts.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - The drawing of the month is the DSB controller-coach class CRS which is in use for ex. between Copenhagen and Rungsted Kyst on the line Copenhagen-Elsinore (Helsingør) - the coast line alongside the Sound (Øresund).

DEN NYE LINIE 5 - Frk. Düsseldorf - Miss Düsseldorf is not a young lady from Düsseldorf in Germany, but a tram made in that city on behalf of Københavns Sporveje (Copenhagen Tramways). However, you know that a famous tune says "The Lady is a tram" and perhaps it is the reason why these new tramcars recently delivered have got the name "Miss Düsseldorf". By the time these lines are being printed we have got 6 of these new silent and very modern tramcars, but later on there will be a special article on the subject in one of the coming issues of MODELBANENYT.

ALL FOREIGN READERS ARE WELCOMED TO WRITE TO US IF THEY HAVE SOMETHING OF INTEREST FOR OTHER READERS.

The Editor.

RUBRIKANNONCER

KØBES

"Modeljernbanen" komplet, "Fra Damphest til Lyntog", "Modelbanenyt nr.8/54. Ernst Jensen, Nørregade 24, Bjerringbro.

SÆLGES

Engelske tidsskrifter om fly, tog og skibe. 3 prøvenumre mod 2 kr. i frimærker til Postbox 26, Herlev.

KLUBMEDDELELSER

I disse spalter kan også nye klubber optages, jævnfør meddelelsen nederst på siden.

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (AARHUS)

Klubanlæg i spor 0 på Aarhus H. Bestyrelsen: Formand - M.W. Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Aabyhøj samt R. Mikkelsen, H.F. Jensen og E. Skriver. - Nye Medlemmer (må være fyldt 16 år) kan optages.

Kontingent: Aktive 20 kr. og passive 5 kr. pr. år.

MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.

Henvendelse: ØBro 1374x.

Enkelte nye medlemmer kan optages.

Hg.-Mjk.

HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg. station

Anlæg i HO.

Mødeaften: Onsdag.

Formand: J. Hansen, Bovænget 6, Aalgaard, tlf. Hellebæk nr.9

Næstformand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf.(03)213104.

Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf.(03)212438

Bestyrelsesmedlem: trafikass. Holger Christiansen, Hg.st.tlf.(03)212276. Klubbens adr. Bovænget 6 Aalsg.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: mandag

Klubhus: Forchammersvej 3,

Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 2 12 79.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0

Klublokale: Nørrebro Station

Formand: E. Albrechtsen, 87 54 62

Næstformand: J. Steffensen, HE 852

Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334

Sekretær: A. Gregersen, Raftvej 6 Lyngby.

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.20,00

Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1, Hvidovre, Valby.

Formand: Alf Rasmussen, Urtehaven

89, Valby. tlf. 30 06 31.

Næstformand og kasserer: Erik

Bugge, Hovedvejen 178, Glostrup.

Sekretær: Bent Størnøse, Dansborg

Allé 5. Hvidovre. tlf. 78 29 92.

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 MÅRKLINIKLUB

Anlæg i spor HO.

Lokale: Kastrup.

Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO 56"

Smedegade 11, kld., Nørrebro

Klubben bygger på et dansk anlæg

i "HO/2-skinne drift", køreaften

første tirsdag i hv. md. sept.-april

Passive medlemmer optages, 15 kr.

årlig, gæstekort a kr.1.50. Henvendelse, Jensen, Blegdamsvej 40, NO4998

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUB-

LER 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.8,00 i gebyr sam-

tidig med bestilling af et abonne-

ment til klubben, d.v.s. for eks.

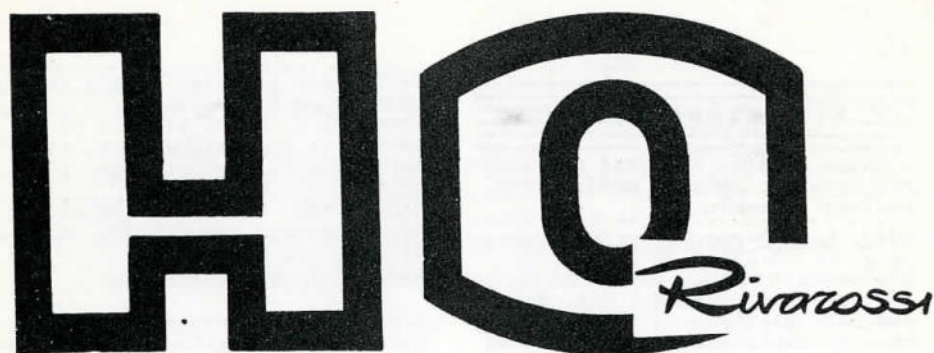
for danske klubber bliver prisen

1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00

for optagelsen i rubrikken. (Andre

skandinaviske klubber kr.16,50 +

kr.8,00).



— det interessante italienske modelbaneblad —

TT ROKAL

er modelbanen for enhver!

HSV



Fagfolk kender den tekniske Forklaring paa, at H. S. V. Transformatorer yder mere end andre Transformatorer, Ikke-Fagfolk konstaterer ved Brug, at de gør det.

At de samtidig er billigere, betyder at H. S. V. Transformatorer besidder 2 store Fordele, som sjældent forenes:

BEDRE OG BILLIGERE

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 (1 og 4) kr. 1,00
2. årg. 1953 (÷ nr. 5,9,11) kr. 8,00
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
8. årg. 1959 (6 numre) kr. 15,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet til giro 35056

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

Tlf. (01) 94 48 68



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter m. fl.: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, samt Kurt Wessel Hansen, 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: 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt efter skriftlig aftale.

Bladet udkommer med 6 numre om året.

Arsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.
Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

—o—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

København Telefonkiosker samt

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.

Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.

Hobby-Kældereren, Nansensgade 74, K.

Kiosken, Østernport Station, Ø.

Model & Hobby, Løvstræde 2, K.

Hovedbanegårdens Bladkiosk.

Kiosken, Classensgade 18, Ø.

Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.

Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.

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

Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

ENGLAND:

Robert Spark (»European Railways«),

146 New Cavendish street, London, W. 1.

FINLAND:

U-B Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

ITALIEN:

»Ho-Rivarossie, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

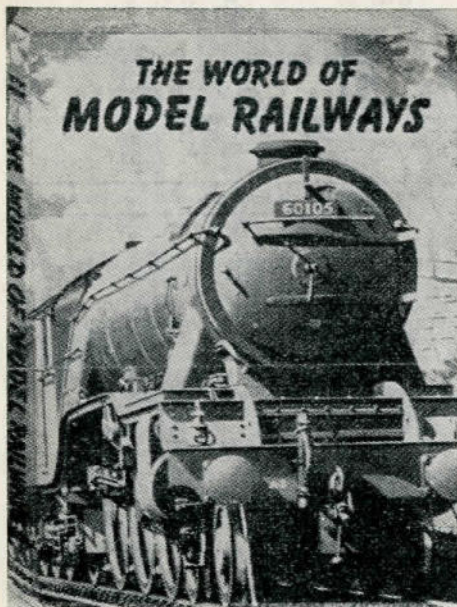
SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Vasagatan 22, Göteborg C.

Nr. 6 - 1960 udkommer ca. den 5. dec.



FOR ALLE JERNBANEVENNER!

The World of Model Railways
af Joseph Martin

Denne nye jernbane- og modelbanebog er både spændende og instruktiv og indeholder garanteret noget af interesse for ENHVER blandt MB-NYT's læsere.

Den indeholder 24 sider fotos på kunstryk-papir og 8 sider i FARVER foruden over 100 illustrationer på selve tekst-siderne.- Det hele for kun kr. 13,50

W. Bay: **Locomotives of the Private Railways of Denmark**
(49 fotos) kr. 18,00. - Denne bog bør De købe, medens den endnu kan fås!

RMC's udklippsbøger med materiale til 20 bygninger i hver bog. - Forlang bog 1 for sp. O og bog 2 eller 3 for HO. **Pris pr. stk. kr. 8,75** (+ porto)

Fleischman's nye skinnehefte. - **Kr. 11,25** - heri er de nye modelspors anvendelse også vist.

Rudolf Wollmann: **Die elektrische Modelleisenbahn** - Indb. 316 s. - 3. nybe-
arbejdede udgave af en virkelig udtømmende bog. **kr. 36,50.**

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

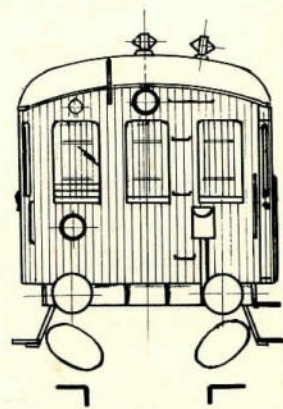
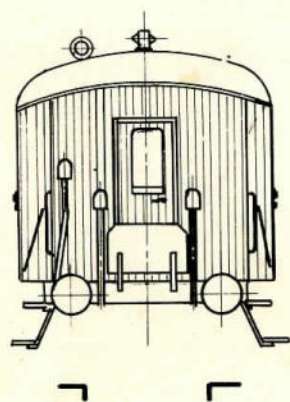
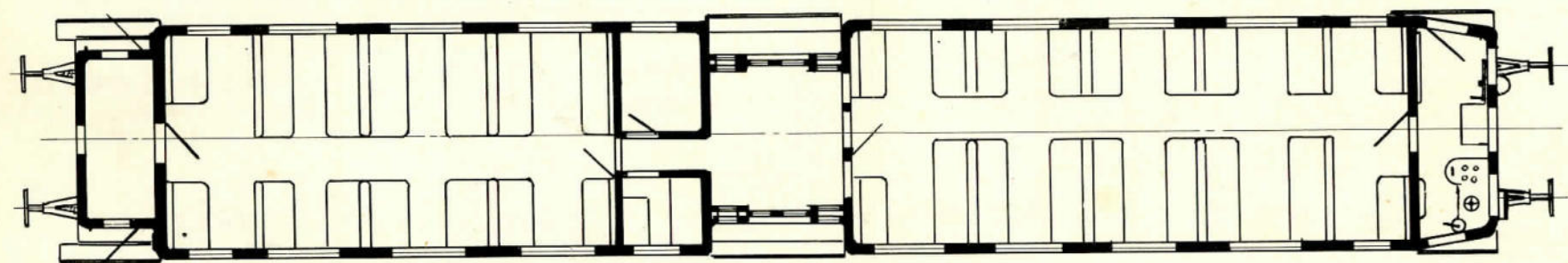
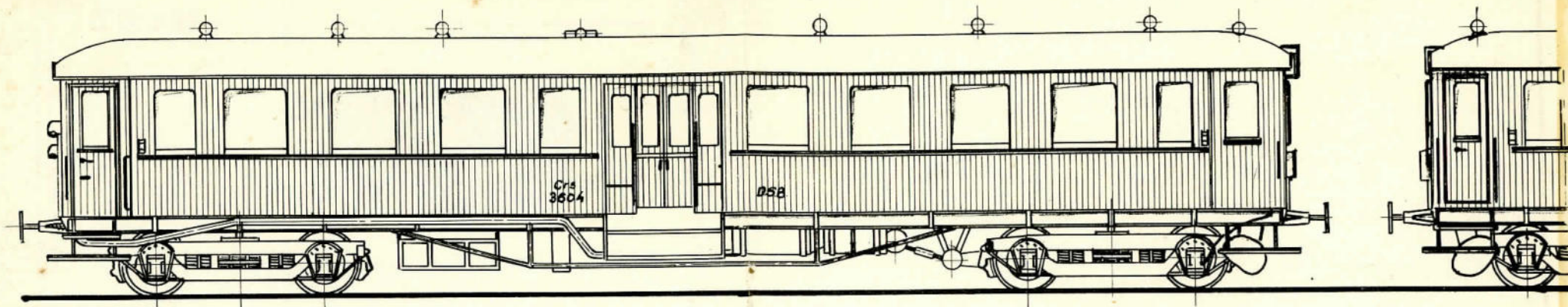
Miniaturbahnen kr. 3,75 (16 nr. kr. 60,00), Model Railways News kr. 2,75 (12 nr. kr. 28,50)
Der Modelleisenbahner kr. 1,85 (12 nr. kr. 21,00), HO-Rivarossi kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00)
European Railways kr. 3,75 (4 nr. kr. 15,00), Model Engineer kr. 1,40 (52 nr. kr. 65,00)

Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun **kr. 10,00** ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 35056, TLF. *94 48 68

Bedste telefonid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade beses. Åben torsdag 14-17³⁰, fredag 14-20, lørdag 10-14.



D.S.B. ^s Styrevogn Litra. Crs. 3604.			
Tegnet:	A. Hansen.	Dato:	19-5-60 1:1 .HO.

WIAD



MODEL
HUSE
I
TOP
KLASSE

Nyt byggesæt komplet med alle dele.
- Se det nye katalog hos Deres modelbaneforhandler.

SKALA- & NATURTRO
MODELLER

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH
Bredgade 25 A, København, K.
Telf. 9117 - 9118



Kr. 138,00

for dette dejlige Dobbelt Diesel-lokomotiv
Stort udvalg i reservedele til lokomotiver. Model-huse i samlesæt og færdigsamlende, bl. a. FALLER - Heljan - Airfix - G-O - Remo - Wiad. Løsdele for modelbygning, for eks. træer, døre, vinduer, murstens-papir, stakitter, figurer.

A/S MARTIN PEDERSEN Godthåbsvej 36

-- SENDES OVERALT PR. EFTERKRAV --

A/S MARTIN PEDERSEN Gothersgade 29

Märklin eller Fleischmann katalog kr. 1,00
transformatorer fra kr. 28,-
elektrodele til alle formål



Diesellokomotiv
byggesæt kr. 72½
samlet kr. 88,-

MÄRKLIN

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

Redaktionen