

— se bøgerne
hos Deres
boghandler
eller
modelbane-
forhandler

pr. bd. kr. 4.25

Svend Pedersen

MODELBANEN 1-4

1. På sporet

★

2. Strømmen sluttes

★

3. Rullende materiel

★

4. Landskab og bebyggelse

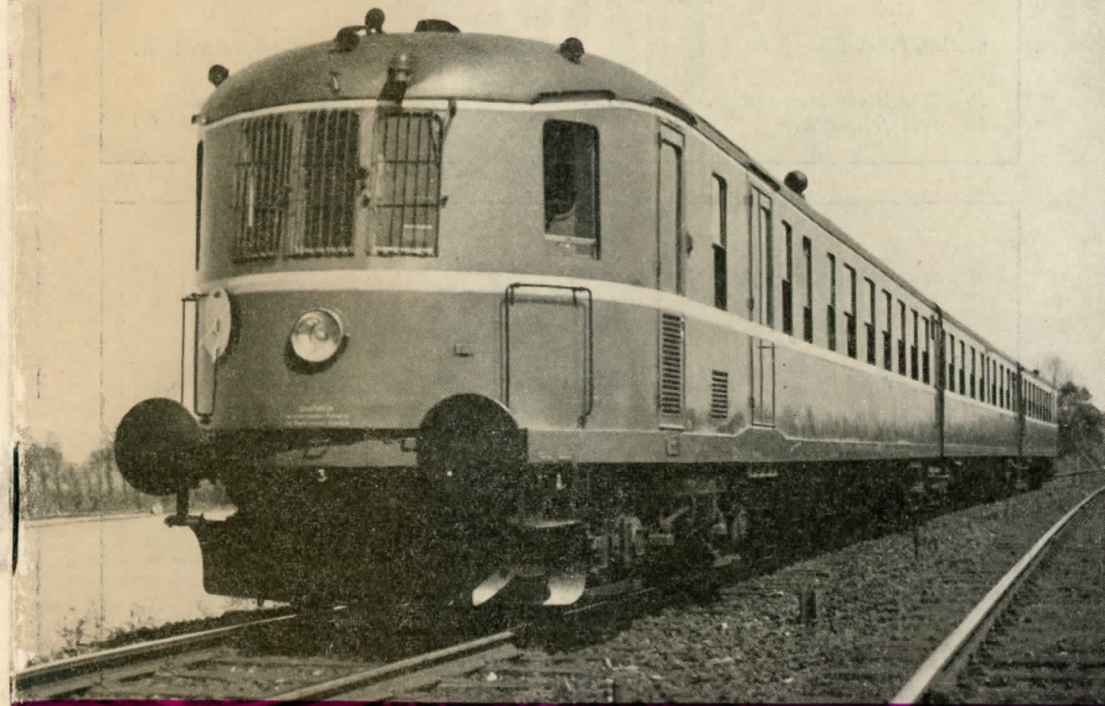
Populært, men først og fremmest sagligt, videregiver Svend Pedersen her de erfaringer, som han selv har høstet. — De fire bøger danner tilsammen en fuldkommen vejledning i, hvordan man bygger sit eget anlæg. For begyndere er de uundværlige, for viderekomne bringer de en mængde gode råd og vink.

C. A. REITZELS FORLAG

Axel Sandal



MODELBANE *Nyt*



5

4. ÅRGANG

MAJ 1955

PRIS

1 50

HOBBY CENTRALEN

BYGGER DE I SPOR O

så har vi sortimentet. — 4 forskellige aksellejer, 14 forskellige bogiesider, faste buffere, fjedrende kurve- og cylinderbuffere, isolerede og uisolerede hjulsæt, ventilatorer i de gængse typer og koblinger, — kort sagt alt alt hvad De skal bruge, når De vil bygge en vogn.

KØBER DE I SPOR HO

så er



det rigtige grundlag for at bygge et naturtro anlæg til rimelige priser. Vi har alt i skinner, gods- og personvogne, lokomotiver, samt alle løsele til skinner-

og vognbygning.

Kom hen og se hos

HC

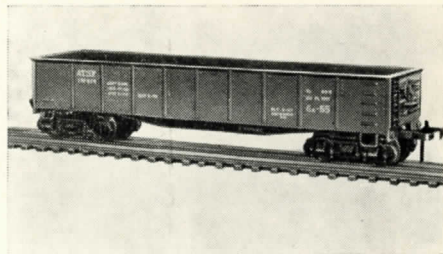
MØNTERGADE 10. — København K.

Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)

Prisliste tilsendes mod
40 øre i frimærker

Den store succes!



Nr. 1426

I serien af amerikanske godsvogne viser vi denne gang en såkaldt »gondola«. Denne vogn er — foruden at være billig — meget anvendelig på en modeljernbane.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

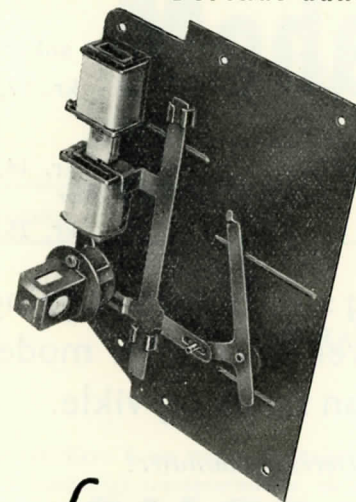
Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

Long El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke



Long-system til sporskifter
bestående af magnettræk og
drejelig lanterne med lys.
Tegning til montering af
sporskiftet medfølger.

Pris ialt kr. 12,00.

Long Skotterupgade 5 — København N.
Telefon Taga 2440 y — Taga 3158 u

HO Rivarossi

— det nye italienske modelbaneblad — med interessante sporplaner, konstruktioner, tekniske serier — udgives af »Rivarossi«, som fabrikkerer elektriske tog i HO. — (Trykt på italiensk.)

Udkommer med 6 numre om året.

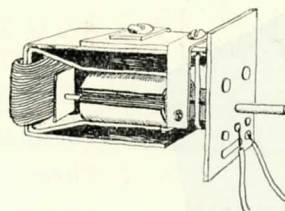
Pris kr. 1.75 pr. nr., årsabonnement kr. 10.00

Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

FRIS ELEKTROMOTOR

**DEN MINDSTE!
DEN KRAFTIGSTE!**



med viklet anker
kr. 17,50
almindelig
kr. 14,40
færdig motor
kr. 26,00

6—12 v. universalmotor
ca. 8000 omdr. min.
strømforbrug: 210 mA
vægt: ca. 20 gr.

Bygge- og samlesæt m. tegning,
som enhver fingernem model-
bygger kan samle og vikle.

Se den hos Deres forhandler!

En gros:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K.

FRIS

KØBENHAVN — BRØNSHØJ

LYCO-Nyheder

Byg Deres Bane med LYCO Modeljernbanedele og De faar et naturligt og driftsikkert Anlæg.

Af Nyheder kan nævnes:

Armsignal med helautomatisk Sektionsrelæ	Kr. 18.70
Dagslyssignal med helautomatisk Sektionsrelæ	Kr. 20.65
Dagslyssignal uden Relæ	Kr. 9.35
Forsignal med indbygget Blinkrelæ, virker i Forbindelse med Hovedsignalet	Kr. 14.85
Blinkrelæ 20 Volt med indbygget Blinker i Box	
med 1 Blinker	Kr. 3.00
med 2 Blinker	Kr. 5.00
Sektionsrelæ som kan tilsluttes løse Signaler	Kr. 12.00
Relæ for Perronbelysning	Kr. 11.00
Fordelerbox til minus eller plus Forbindelser	Kr. 3.50
Fordelerbox til minus og plus Forbindelser	Kr. 3.50

Af andre Dele kan nævnes:

LYCO Motoren	Kr. 28.00
LYCO Perfektomskifteren	Kr. 12.00
LYCO Sporskifterelæ	Kr. 5.50
LYCO Perronlamper	Kr. 6.60
enkelt	Kr. 6.60
dobbelt	Kr. 9.90

Bemærk at Pærerne i alle LYCO Dele er let udskiftelige!

Firma LYCO

Taga 358 ydun

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

Maj 1955

Nr. 5

MASSETRANSPORT I TORONTO

Gadefrafikken i en storby foretages af så vidt forskellige transportmidler, så som cykler og biler, busser og sporvogne. Denne sammenblanding af køretøjer, der har forskellige størrelser og forskellige hastigheder, medfører som oftest, at alle trafikkanterne forsinkes. Løsningen på dette problem er en fuldstændig adskillelse af de forskellige transportmidler, d. v. s. cyklerne henvises til cyklestier, den gennemgående motortrafik til motorveje og sporvognene til eget terræn. Som følge af de store omkostninger ved anlæg af motorveje og særskilt terræn til sporvogne, må de forskellige transportmidler som oftest køre på de samme kørebaner, og man får derved en uheldig kombination af usmidige sporvogne og smidige biler. Man kunne derved fristes til at mene, at sporvognene burde udskiftes med busser, som har bilernes smidighed; men dels ville der komme et større

antal busser end der før var sporvogne, fordi busserne ikke kan tage nær så mange passagerer som sporvognene, og dels ville cykelfrafikken i gader uden cyklestier hæmmes betydeligt p. gr. a. busserne, der kører ud og ind til kantstenen for at tage op og afsætte passagerer. Det vil altså sige, at man som i London og Paris må vente med at nedlægge sporvejene, indtil man har fået anlagt bybaner.

De fleste sporvejselskaber drives med underskud, og som følge af propaganda mod sporvogne fremsættes der ønsker om overgang til busdrift, „som nok“ vil forandre underskuddet til overskud. Sporvejselskabernes største udgift (ca. 75 pct.) er til lønninger og pension, d. v. s. skal underskuddet gøres mindre må funktionærentallet indskrænkes. Ved eenmandsbetjente sporvogne kan op til 125 passagerer transporteres af een mand, hvilket ikke er muligt i nogen busser.

VORT FORSIDEBILLEDE

viser et dansk trevognslyntog. For nogen tid siden havde vi et firevognslyntog på forsiden, men grunden til at vi nu atter bringer billede af et lyntog er, at vi denne gang inde i bladet bringer den første artikel og tegning i forbindelse med en byggebeskrivelse af lyntog.

Den ideelle sporvejsdrift bør give overskud — et så stort overskud, at der for pengene kan anlægges undergrundsbaner, der kan erstatte sporvognene. — En sådan sporvejsdrift findes i Toronto.

Toronto er Canadas næststørste by, en by med ca. 1.000.000 indbyggere, hvoraf størstedelen bor i eenfamiliehuse, hvilket er skyld i, at byen har bredt sig ud over et meget stort område, ialt ca. 100 km². Massestransporten drives siden 1921 af det kommunale „Toronto Transportation Commission“, som er et i sig selv hvilende foretagende, der selv fastsætter taksterne således, at det ikke skulle være nødvendigt med tilskud fra kommunen i form af skatter. Lige til 1954 drev transportselskabet kun sporvejs-, bus- og trolleybustrafik, hvoraf sporvejstrafikken er langt den vigtigste. For at kunne beholde passagererne er materiellet stadig forbedret. De ældre sporvogne udskiftes med PCC-sporvogne, der allerede i trediverne fremstilledes i tudisvis til sporvejselskaber i U.S.A.

PCC-vognene er stadig blevet moderniserede. Gældende for dem alle er, at gulvet ligger i eet plan — ca. 80 cm over skinnetop — således, at man undgår sammenklumpning af passagererne på perroerne. Vognene er eenmandsbetjente og for at hindre tidsspilde ved billetteringen, gives der stor rabat på forudkøbte billetter. I Toronto kostede i 1950 en forudkøbt billet 6¼ cts. og i sporvognen 10 cts. Vognene har kun førerplads i den ene ende. Indgangen er forrest og udgangen er i midten. Dørene er meget brede, ca. 165 cm. Målene for den type PCC-sporvogn, der anvendes i Toronto er iøvrigt: Totallængde 14,2 m, største bredde 2,54 m, vægt 17,4 t og antallet af siddepladser 52. Maksimalt kan vognen tage ca. 125 passagerer. Rejsehastigheden er 23 km/time; men på større strækninger kan man opnå en hastighed på

ca. 80 km/t. Målene på en anden type PCC-vogn er: totallængde 14,0 m, største bredde 2,5 m, vægt 15 t og antallet af siddepladser 54—59. En fordel ved PCC-vognen, som man ikke finder på mange andre sporvogne, er air condition-anlægget.

PCC-vognen kobles i myldretiden sammen to og to, så man får landemdrift. Dette gøres bl. a., fordi der ikke er konstruerede egnede bivogne. En fordel ved tandemdrift er, at 2 vogne kan komme over på samme røde lys. På en bestemt linie kunne man ikke køre med mere end 72 vogne, uden det førte til trafikvanskeligheder. Ved tandemdrift forøgede man vognantallet til 90, d. v. s. 45 vognpar, hvilket førte til færre trafikvanskeligheder.

Torontos sporvejsdrift havde indtil 1949 givet et overskud på ca. 20 millioner dollars, som man samme år begyndte at anlægge undergrundsbane for. Denne første undergrundsbane, som i 1954 åbnede, er 7,5 km lang og kom til at koste ca. 40 millioner dollars, d. v. s. sporvejsdriften havde betalt halvdelen af beløbet. Foruden den første er en anden undergrundsbane planlagt.

FRA METROEN I PARIS har MB-nyt modtaget en lille sending af de sidst udsendte planer over Metro- og buslinjerne i den franske hovedstad. Et eksemplar af denne brochure er vedlagt bladet til abonnenterne, men så længe oplag haves, sender vi gerne et eksemplar til andre interesserede, blot De sender os en adresseret og frankeret kuvert (8 øre) i normal størrelse. Brochuren er flerfarvet og kan være rar at have ikke mindst for de af vore læsere, der skal til PARIS i sommer og gerne vil „studere“ Metroen lidt på forhånd.



Torvevogn fra PREISER

3. ARTIKEL

I fortsættelse af vores artikel i forrige nummer skal vi denne gang starte med at omtale-
GEBR. FALLER

Den største nyhed herfra i år var vel nok de nye byhuse i byggesæt. Disse er så snedigt udtænkt, at man ved at kombinere to byggesæt kan bygge for eks. et helt tredje hus, således at der kan bygges mange flere hustyper end der er byggesæt. Et billede af husene ses på næste side. Desværre kan de først leveres til efteråret. Til de efterhånden mange plastikmodeller, som FALLER laver, kommer nu et sortiment farver 'PLA-COLOR' i 11 forskellige nuancer, der gør det muligt at lade sin egen fantasi spille og samtidig kan man eliminere det lidt blanke skær, som ofte er over plastikmodeller. Nåletræerne fremtræder i år i en helt ny form, nemlig i "byggesæt"! D.v.s. at man — som billedet på næste side viser — kan bygge træerne op i forskellig form samt højde fuldstændig efter ønske. (Disse "byggesæt" kan leveres straks.)

Foruden den allerede kendte viadukt 545 kommer nu en lignende for kurvet spor — radius 36 cm. Endvidere fås nu to nye bropilleri længderne 7 og 12,5 cm. Endelig er der blandt nyhederne to nye forbindelsesbrostykker.

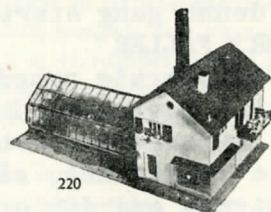
Det øvrige sortiment er blevet forøget med et lille parcelhus (210), en dobbeltvilla (254), en station (106) og et gartneri med drivhus (220) samt to stationsbygninger til EHEIM-svævebanen.



MODEL HUSE



270



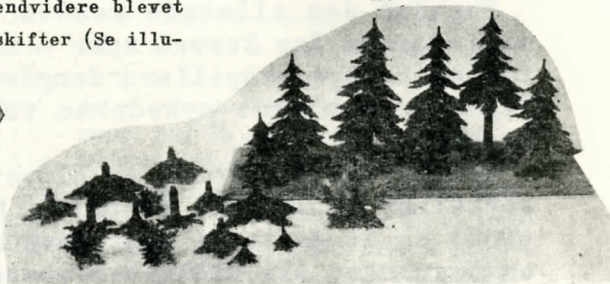
220



210



254

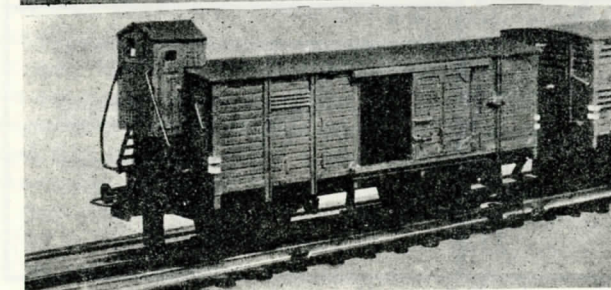
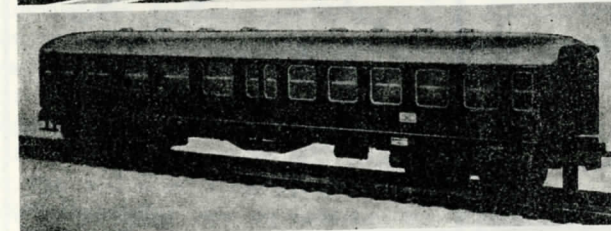
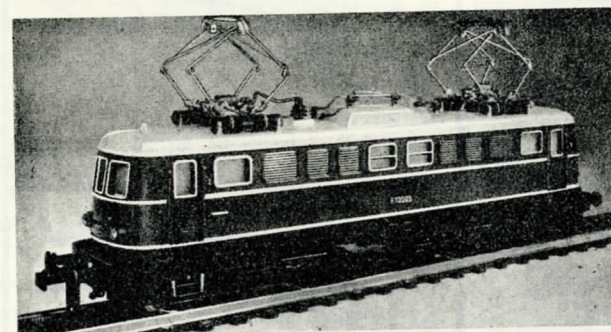
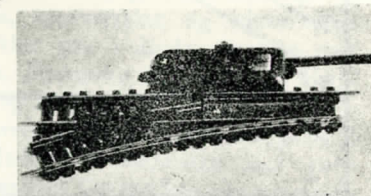
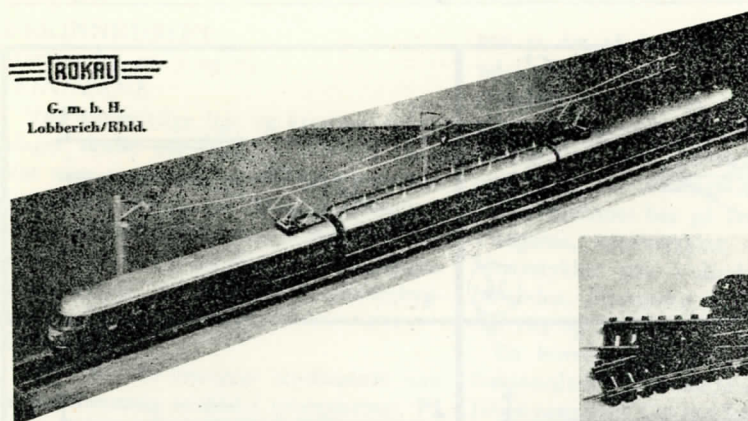


106

Dette var de væsentligste af FALLER's nyheder og på denne side ses nogle af disse afbildet. Nyt standardkatalog fremkommer i løbet af en måned, medens hovedkataloget først kommer til efteråret.

ROKAL - spor TT - kom i år med et luftlednings-sortiment - system Vollmer - og naturligvis også med et tog hertil, nemlig et "ET 56", tredelt lyn-tog. Der vil senere komme flere ting til kørsel på overledning. Sporsortimentet er endvidere blevet kompletteret med krydsspor og sporskifter (Se illu-

G. m. b. H.
Lobberich/Rhld.



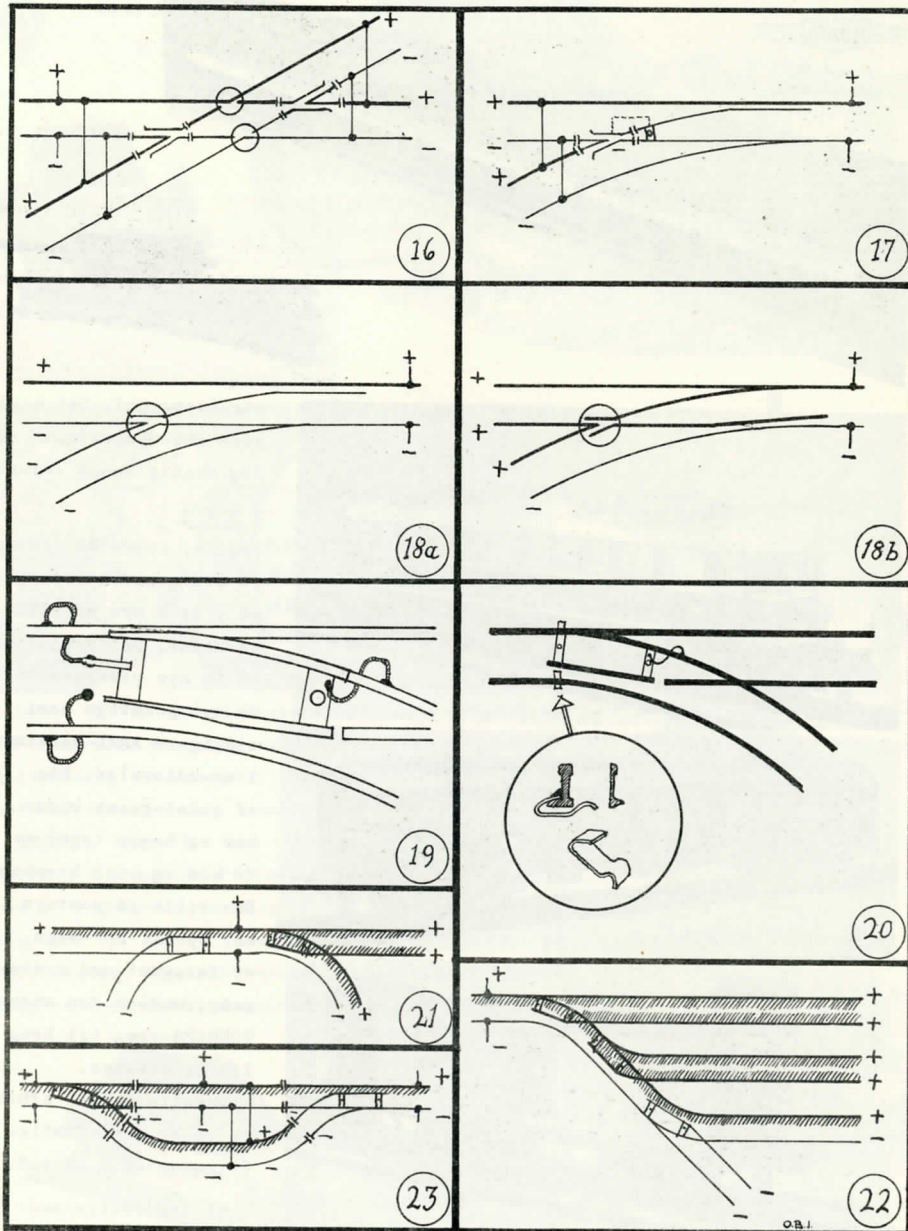
strationerne). Det tidligere skinnesortiment vil dog stadig kunne leveres.

TRIX

bragte, trods de tidligere års mange nyheder, også i år 7 nye modeller på markedet. Det drejer sig om to nye personvogne og to nye godsvogne samt den tidligere ARAL-benzinvojn i ny udførelse. Den ene af godsvognene viser vi her og begge typer er at få med og uden bremsehus. Den viste personvogn er en 'by-til-by'-vogn, der er forsynet med midterindgang, medens den anden er TOUROPA-vogn til brug for fjerntrafikken.

Endelig er det afbildede ellok den endelige udformning af E 10 003.

Vi fortsætter med SOMMERFELDT (se videre s.100)



2-SKINNEDRIFT

(fortsat fra nr. 3 og 4)

SKINNERNE:

Ved almindelige lige og krumme strækninger skulle der ingen problemer være, blot man passer på ikke at lave metallisk forbindelse mellem de to skinnestrengte f. eks. ved overkørsler, broer o. lign. Besværighederne melder sig først ved bygningen af krydsspor, sporskifter og sammenbygninger af disse.

KRYDSSPOR:

(fig. 16). Vi betragter krydssporet som en strømmæssig enhed i sporsystemet. På tegningen ses, hvordan hjertestykkerne er isolerede fra de øvrige skinnestykker. De to cirkler betyder, at alle skinnestykker indenfor disse står i direkte el-forbindelse med hinanden. Dette opnås lettest ved at lodde dem alle på en messingplade, men husk det er kun indenfor cirklen, det gælder.

SPORSKIFTER:

Konstruktivt er der mange, men strømmæssigt er der ikke meget mere end to typer. I fig. 17 er vist den enkleste og samtidig den, der mest svarer til den ved 3-skinndrift brugte type. Også her er hjertestykket isoleret fra de øvrige skinnestykker. Det bør laves ligesom de stykker, der ligger indenfor cirklerne i krydssporet. Det kan sættes i el-forbindelse med tungerne og kun med disse. I fig. 18 er vist den mere almindelige type og samtidig den morsomste. Her virker tungerne som kontakt, således at der kun kommer strøm til det spor, hvortil de er stillet. Kontakten kan ved messingskinner opnås, blot ved at tungen rører ved skinnen, men det er som regel ikke tilstrækkeligt og i hvert fald ikke særligt driftsikkert, hvorfor man bør gå frem efter fig. 19 og 20. I fig. 19 er der loddet en kontaktfjeder af bronze på tungenes forbindelsesstykke. Fra selve skin-

nen er der så ført et par kontakter midt ud i sporet, hvor de giver strøm til brondestykket. I fig. 20 er der blot sat to kontaktfjedre på selve skinnen, som tungen så „hopper op på“. Denne metode egner sig også bedst til messingskinner, mens man ved jernskinner bør gå frem efter fig. 19. Tungerne, hjertestykket og sporet efter hjertestykket står i direkte kontakt med hinanden. Strømmen forløber som vist i fig. 18a og 18b.

En hovedregel ved sporskiftebygning i 2-skinndrift: *Strømtilførslen skal være foran tungerne!* Derved kommer strømmen som vist i fig. 21 og 22 kun til de spor, hvortil skifterne er stillet. Ender sporene blindt, d. v. s. løber de ikke videre i sporskifter eller krydsspor, behøver man ingen afbrydelser efter sporskiftet. Ender de derimod som vist i fig. 23 i et andet sporskifte, laves sporafbrydelser, som vist på figuren, og der indskydes en ekstra strømtilførsel.

Brandstrup.

MED LYNETS FART (1)

I 1935 indledte DSB en ny epoke med indførelse af lyntogene, og disse smukke tog har haft publikums gunst lige siden. Når man ser et lyntog, enten det er et firevognstog eller et trevognstog, køre med 120 km's fart gennem det bugete landskab, føler man, at DSB er i kontakt med tiden og de tekniske fremskridt.

Et lyntog på en modelbane er måske ikke særligt anvendeligt på grund af den faste enhed; men det pynter afgjort. Vi har derfor valgt i dette og det følgende nummer af *MB-nyt* at bringe tegninger og byggebeskrivelse til et trevognslyntog. Den første tegning i dette nummer viser motorvognen, som er den samme i begge ender

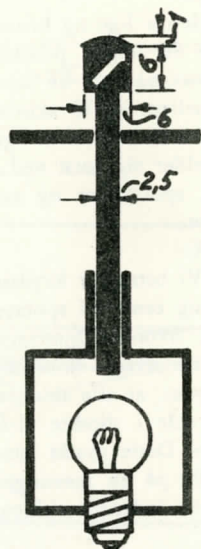
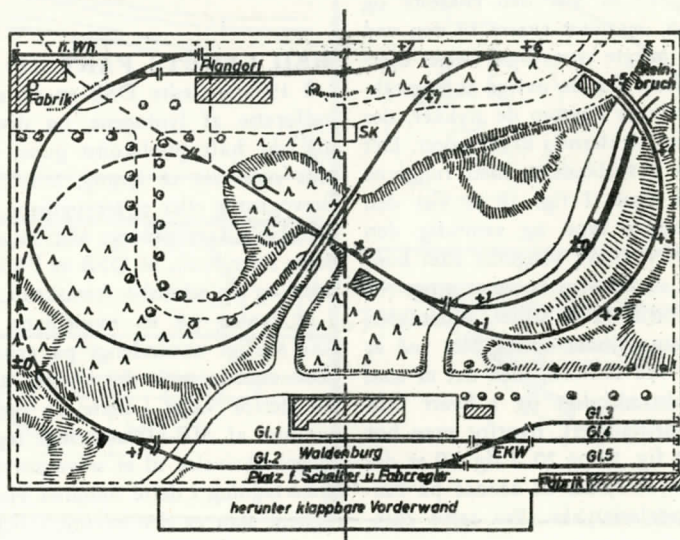
af toget. I næste nummer følger tegning af mellem-vognen samt byggebeskrivelsen til toget. VL.

ENDNU EN »SKUFFE«-BANE

Fornylig bragte vi et „transportabelt stationært anlæg“, ja, det vil altså sige at anlægget kunne stilles af vejen uden større vanskeligheder og dog være stationært med hensyn til skinner, bygninger, ledninger o.s.v. Det her afbildede anlæg (fra Miniaturbahnen) fylder i sammenklappet tilstand $1,25 \times 0,95 \times 0,24$ m og er beregnet til at kunne skubbes ind under en seng. I udslået stand giver det en nytteflade på $1,20 \times 1,80$ m og en indvendig væghøjde på 9 cm. Som rammer er anvendt 2×4 cm lister. Selve sporplanen er også ganske interessant, og for et mindre anlæg at være er det hele ganske morsomt udtænkt.

DER ER LYS I LYGTEN — —

For en HO-bygger er det ofte et problem at få lys i de mindste lanterne uden at overskride målestoksforholdet. Her kom-



mer klar plastic og plexiglas ham imidlertid til hjælp. Som eksempel viser vi hilstående en sporskiftelygte i plexiglas i fuld størrelse for skala HO.

Vi har benyttet en 2,5 mm klar plexiglasplade. Hele lygten er savet ud med løvsav, og herefter er den lodrette stang under selve lygten filet og slebet rund. Det lille tag over lygten er et stykke glat hvidt papir, som limes på med celluloselim. Det skal rage ca. 0,5 mm ud over lygten på alle sider. Lygten lakeres over det hele, først med hvidt „Dania“emalle og derefter med matsort „Stelloid“; men lad den hvide farve tørre helt (ca. et døgn), før den sorte stryges på med hurtige strøg, (den opløser den hvide farve).

Efter endnu et døgn har lakken en sådan konsistens, at man kan skære signallbillederne ud med en skarp kniv, ligeledes i lygtens nederste ende slibes laklaget helt af. Ved anbringelse af den lille kasse, (som helst skal hvidlakeres indvendig) må man påse, at glødetråden sidder lige under lygten. Gribearmen til sporskiftetrækket kan skrues på det lodrette stykke mellem lampekassen og bundpladen.

Når De har fremstillet den første lygte, vil De blive forbavset over, hvor godt lysstyrken svarer til virkeligheden.

I MB-nyt 2. årgang nr. 9 bragte vi en artikel og tegning af de forskellige sporskiftesignaler og deres betydning. VL.



BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 — København K.
Postkonto 53761 — Tlf. BYen 5703

Spor 1 folk se her!

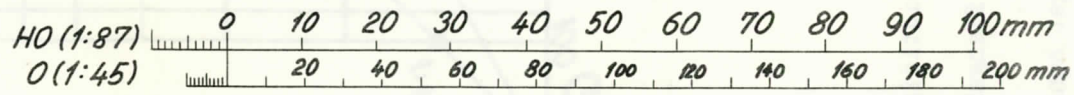
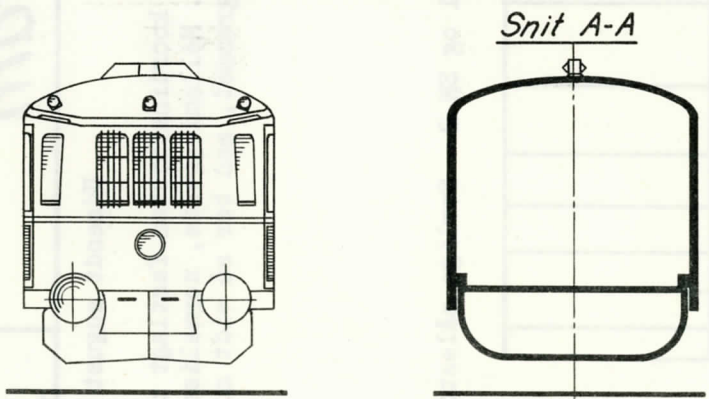
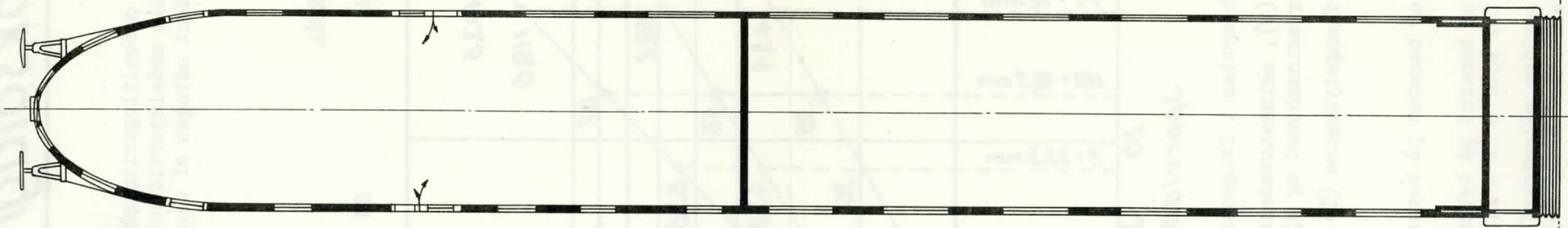
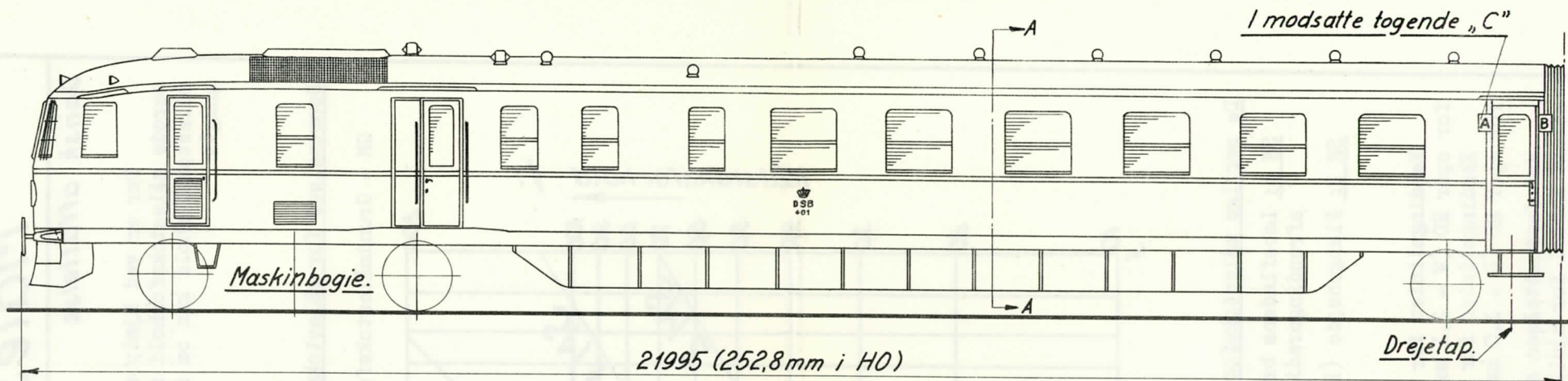


Skinneprofiler i jern, 5,2 mm høje pr. m 1.20
— kvalitetsforniklede,
5,2 mm høje pr. m 1.75
— i stål, 7,2 mm høje pr. m 1.75

Drejede messinghjul på 3 mm aksel
(standard) til vogne 3.50

Fjnt støbt akselleje i hård legering 1.00

Obs! Forretningen er åben 10—17, fredag kl. 10—18.
lukket hver tirsdag.



Skala HO - (1:87)	Tegnet Bilag til nr. 5- 4. årgang- 1955	2.-4.-55 V. Larsen	Modelbane-nyt	Tre-vogns lyntog litra Ms-AA-Ms Motorvogne nr. 401/402 - 405/406.	HO-HM-4.I
----------------------	--	-----------------------	---------------	--	-----------

Normer for Europæiske Modeljernbaner

Målestoksdiagram

NEM
011

Dansk affattelse

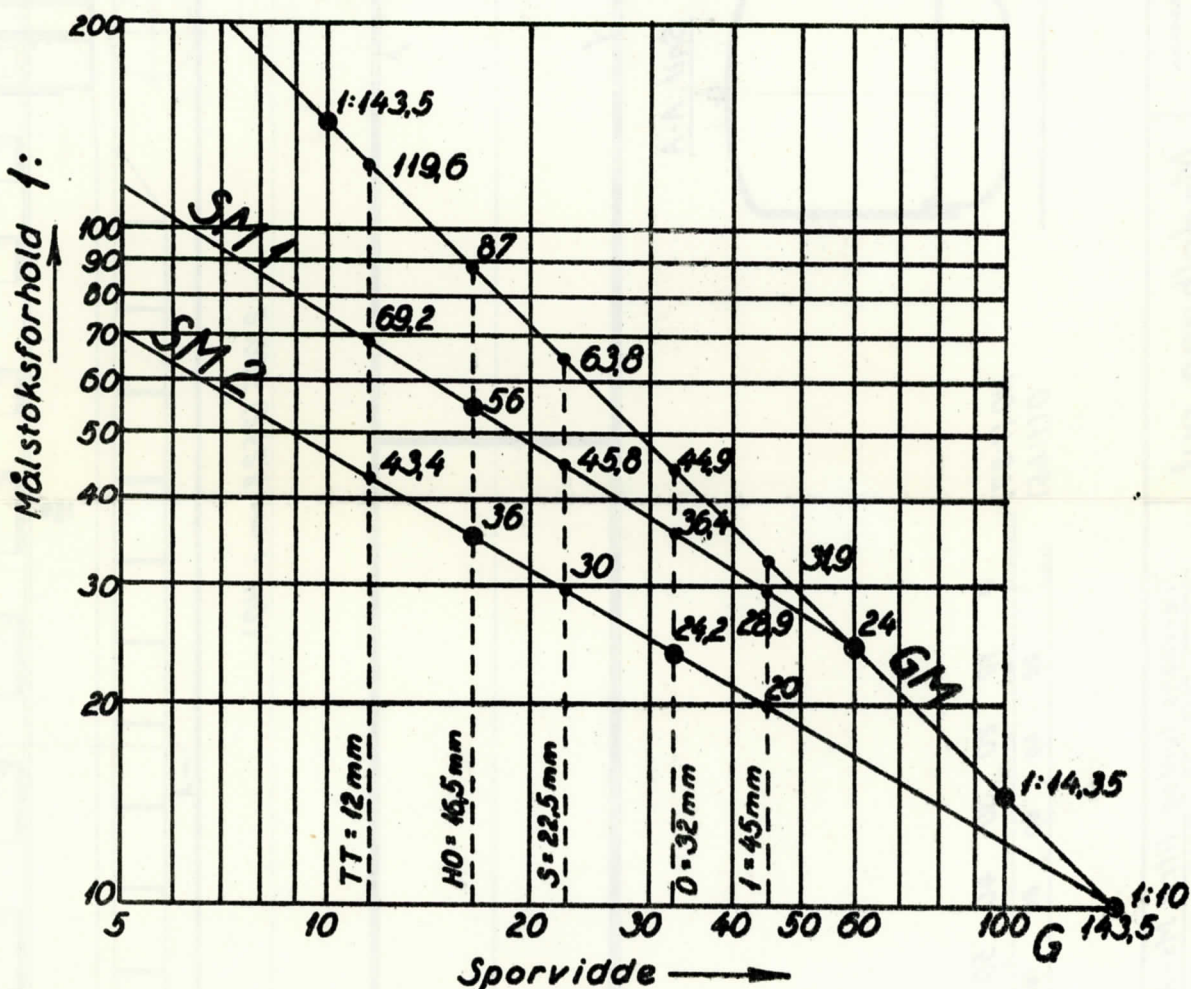
Udsendt august 1954

Der er ved hjælp af et dobbeltlogaritmisk koordinatsystem fastlagt normaliserede målestoksforhold for alle modelsporvidder. Mellemliggende, normaliserede målestoksforhold kan om fornødent udtages af diagrammet, men bør så vidt muligt undgås.

Benævnelser for målestoksforhold:

GM = Grundmålestoksforhold.

SM 1 og SM 2 = Særlige målestoksforhold



De særlige målestoksforhold benyttes i følgende omfang:

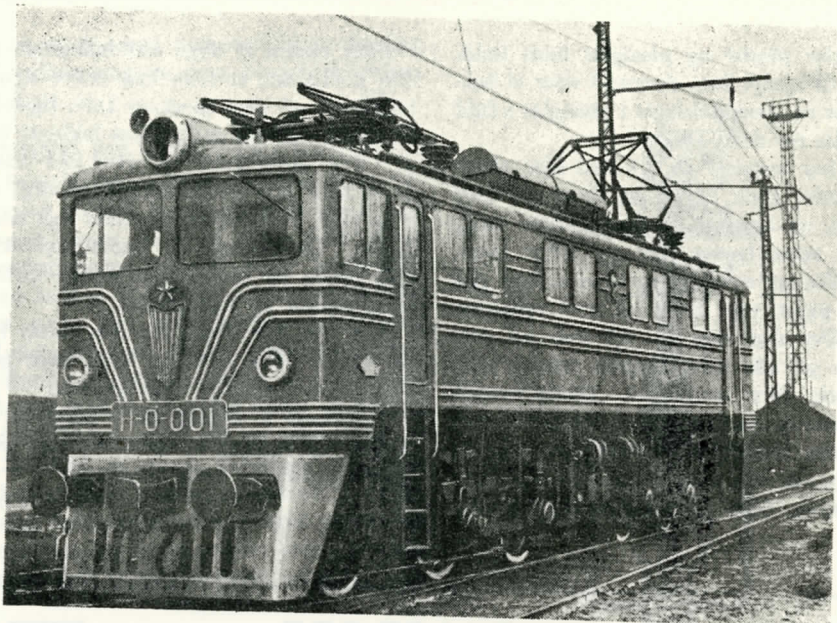
SM 1: Løbefladens bredde (W), skinnehovedets bredde (O) samt afrundingsradius for skinnehoved og hjulflange (r).

SM 2: Flangehøjde (D) og flangetykkelse (T).

Kendingslinien for SM 1 er baseret på bevarelse af løbefladens hidtidige bredde for spor HO (W = 2,1 mm)

Kendingslinien for SM 2 er baseret på bevarelse af de hidtidige flangehøjder for spor HO (D = 1,0 mm) og for spor O (D = 1,5 mm).

Ved fastsættelsen af de særlige målestoksforhold er der også taget hensyn til sikker kørsel for hjulsæt fremstillet efter følgende normer: NMRA (National Model Railroad Association, USA) og BRMSB (British Railway Modelling Standard Bureau, Storbritannien).



OGSÅ I RUSLAND vil man nu køre med ellokos og vort billede viser det første ellok H-0-001 for vekselstrøm (22.000 volt). Der er forsøgsvis bygget to lokos i denne type på Nowotscherkasser-værkerne, og maskinerne er udstyret med automatisk styring og meget rummelige førerpladser, der giver et godt udsyn.

(*'Eisenbahn'* nr. 2/55).

Obs.!

Ved bestillinger af blade og hele abonnemeter bedes beløbet indbetalt på postkonto 35056 samtidig med bestillingen. — De sparer både porto og tid.

Ekspeditionen af MB-nyt,
Kongevejen 128, Virum.

Kender De The RAILWAY MODELLER ?

Hvis ikke, så skriv efter et prøvenummer. De sender blot kr.2,20 til nedenstående adresse.

THE RAILWAY MODELLER --
koster kun kr.22,00 om
året i abonnement.

BENT PALSDORF

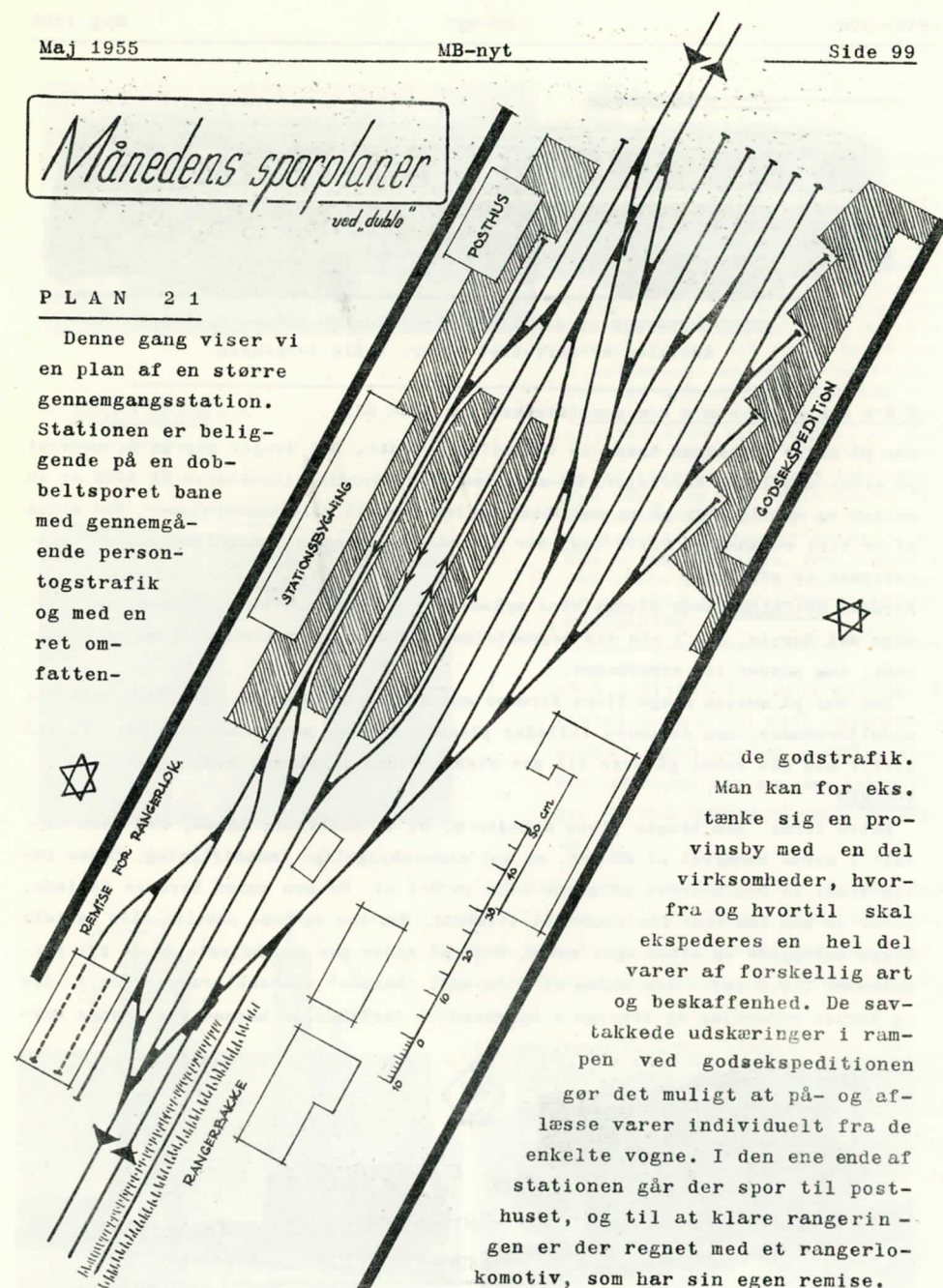
Holmens Kanal 32 — København K.
Postkonto 53761 — Tlf. BYen 5703

Månedens sporplaner

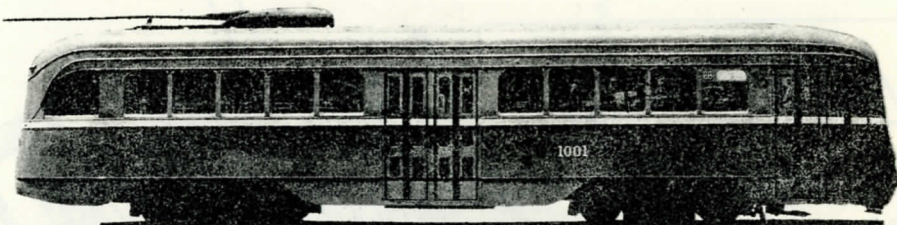
ved "dublo"

PLAN 21

Denne gang viser vi en plan af en større gennemgangsstation. Stationen er beliggende på en dobbeltsporet bane med gennemgående person-togtrafik og med en ret omfattende



de godstrafik. Man kan for eksempel tænke sig en provinsby med en del virksomheder, hvorfra og hvortil skal ekspederes en hel del varer af forskellig art og beskaffenhed. De savtaktede udskæringer i rampen ved godsekspeditionen gør det muligt at på- og aflæse varer individuelt fra de enkelte vogne. I den ene ende af stationen går der spor til posthuset, og til at klare rangeringen er der regnet med et rangerlokomotiv, som har sin egen remise.



HURTIGSPORVOGN af den i artiklen side 89-90 nævnte type.
Artiklen er forfattet af hr. Vette Jørgensen

Nürnberg - messen (fortsat fra side 93)

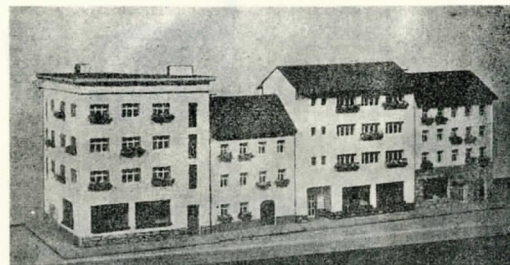
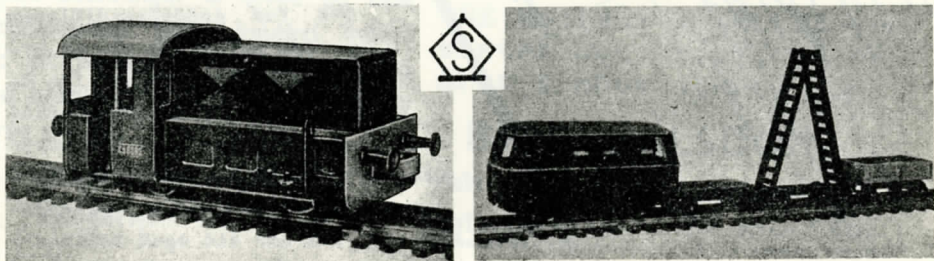
som på dette års messe havde to virkelige nyheder. Det drejer sig om de nederst på siden afbildede køretøjer. HO-modellen af rangerdieseltraktoren K6 6002 er en morsom og nyttig ting på en modelbane og leveres til alle banesystemer. Ved siden af er vist et morsomt lille tog, der anvendes på banerne ved udførelsen af reparationer og eftersyn.

Firmaet SPITALER havde blandt sine nyheder de afbildede byhuse. Firmaet var isvrigt det første, der i sin tid begyndte med modelhuse. De havde tillige to stationer, som passer til svævebanen.

Der var på messen mange flere firmaer end de her nævnte, som udstiller dele til modeljernbaner, men desværre tillader pladsen ikke at nævne dem alle her. Vi vil derfor med det samme gå over til det sidste firma i rækken, nemlig -

VOLLMER

Dette firma, som bragte flere nyheder m. h. t. tilbehør, havde, som kort omtalt i marts nummeret af MB-nyt, en del sammenbyggelige industrianlæg. Disse anlæg viser vi Dem nederst på næste side en del af. De kan enten leveres samlede, eller de kan som vist fås i adskilt tilstand. Man kan da købe enkelte dele og selv bygge anlæggene op efter eget ønske. Midt på siden ses den højeste af de nye portaltbroer (10,5 cm) - den anden er 5 cm høj. "Murede" opkørselsramper fås i lige og kurvet udførelse og leveres i byggesæt. I forbindelse hermed kan nævnes mur-



MODELJERNBANE PÅ DYREHAVSBAKKEN

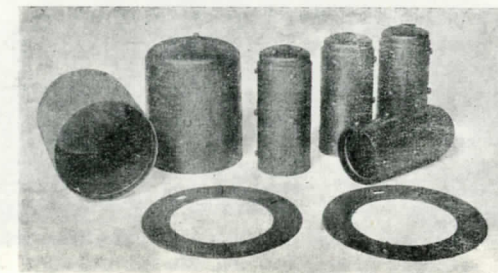
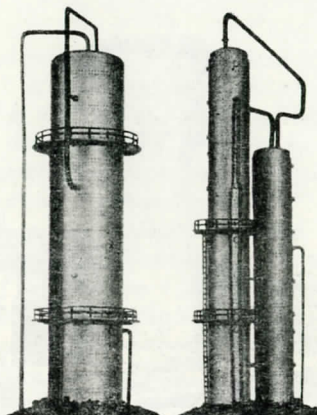
På Dyrehavsbakken er der blandt nyhederne i år en ting, som sikkert vil interessere vore læsere. Det drejer sig om en modeljernbane i spor 0. Det er et anlæg opbygget i tre afsnit, som hver for sig danner sin selvstændige bane, der kan sættes i gang ved at putte 25 øre i automaten. Anlæggene er forsynet med sporskifter, som kan betjenes af publikum, og af særlige attraktioner kan nævnes, at der foruden togene er en trolleybus og en svævebane i gang samtidig. For dem, som vil hente ideer til landskabsudsmykning, er det også en god idé at besøge banen, - og den er nem at finde. Den ligger i den store automathal (malet i røde og gule farver) lige overfor MONTMARTRE.

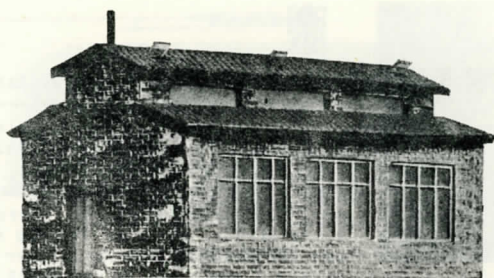
W. **VOLLMER** K. G.
Stuttgart-Zuffenhausen



værk i plader til selvbygning. I lighed hermed fås også "brosten i plader", hvad der vel i særlig grad har interesse for dem, der beskæftiger sig med bygning af modelsporvogne.

Det har tidligere absolut været vanskeligt selv at lave noget, der kunne ligne brosten. Også de modelbyggere, som ikke har sporvogn, kan naturligvis have glæde af brostenspladerne.





V 552 Fabriksbygning

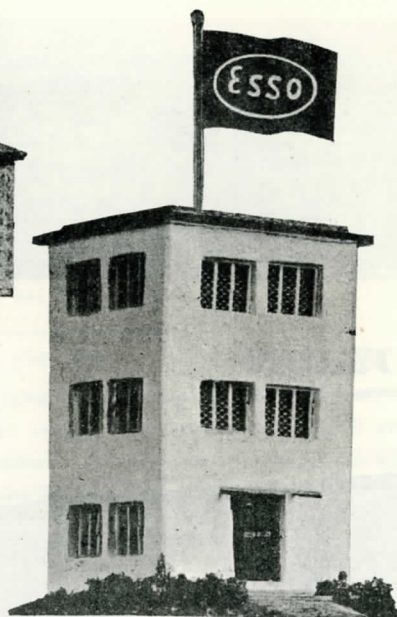
De to billeder på denne side viser endnu et par nyheder, nemlig en fabriksbygning og tillige en administrationsbygning. De fleste af modellerne vil desværre først kunne leveres i løbet af året.

Et par billeder fra -

VEJLE—VANDEL—GRINDSTED
JERNBANE

Se artiklen på næste side.

VVGJ Nr.31



Administrationsbygning

Vandtårn på VEJLE N.



Witteraturnyt

European Railways hedder et udmærket lille engelsk tidsskrift, som „MODELBA-NE-nyt“ nu har fået agenturet for i Danmark. Bladet, som udkommer med 6 numre om året, er i format omtrent som MB-nyt og sideantallet også nær vores blads. Det behandler, som navnet siger, europæiske jernbaner og bringer mange interessante artikler fra nær og fjern suppleret med udmærkede illustrationer. Bøger og tidsskrifter anmeldes og kommenteres, og også modelbane-nyheder finder af og til vej til bladets spalter. Prøvenummer sendes mod kr. 2,00 i frimærker, og vi skal senere her i bladet give nærmere oplysninger bl. a. ang. tegning af abonnement.

MIBA VERLAG i Nürnberg meddeler, at 5. oplag af den efterspurgte bog „Modellbahn-Streckenpläne“ desværre er helt udsolgt, men 6. oplag er gået i trykken og kan ventes i handelen i løbet af maj måned. Endvidere kan endnu nogle få årgangen af „Miniaturbahnen“ 1954 indbevirkvires, men det drejer sig kun om et lille oplag. For dem, som ønsker årgangen indbudet, kan løse bind med guldpræg fås til en pris af kr. 3,70 pr. stk.

DAS VORSIGNAL — en fortsættelse af det tidligere „Der Eisenbahnfreund“ — er et blad, der nærmest må betegnes som et tysk sidestykke til „European Railways“ Det er på ca. 20 sider og udkommer med 6 numre om året. Prisen er kr. 22,00 i abonnement, og enkeltnumre koster kr. 3,70. „MODELBA-NE-nyt“ formidler også distribueringen af dette blad til danske læsere, og hvis det lige udkomne nummer (Marts 1955) kan tages som norm for de kommende, lover det godt, både hvad saglighed og alsidighed angår.

VEJLE—VANDEL—GRINDSTED JERNBANE

Ved den nye sommerkøreplans ikrafttræden i år nedlægges atter en privatbane, nemlig VVGJ. Rutebilerne har udkonkureret den, og hermed forsvinder en af vore smukkeste, hyggeligste og mest særprægede privatbaner i glemmebogen.

Banen blev anlagt i 2 tempi, nemlig strækningen fra Vejle til Vandel, som blev åbnet for drift den 9. september 1897, og strækningen fra Vandel til Grindsted, der blev åbnet i 1914.

Banen går de første 17 km gennem den smukke Vejleådal for derefter at begynde

klatreturen mellem de høje lyngbakker til Randbøl station. Fra Randbøl fortsættes ud over heden til Grindsted. Heden er nu forsvundet, kun enkelte steder findes endnu lidt lyngstrækninger. Banen har i årenes løb befordret tusindvis af vognladninger mergel, der har gjort underværker på den magre jord. Gennem to verdenskrige er befordret store mængder tørv fra moserne ved Billund og Løvlund stationer. Langs banen ligger udflugtsstederne Vringsted mølle, Lihmskov og Randbøldal, og egnen omkring banen er rig på historiske minder, der alle har bidraget til turisttra-

fik.

Banens materiel bestod ved åbningen i 1897 af 3 lokomotiver, 4 personvogne med 192 pladser, 2 bagagevogne samt 18 gods-vogne. Lokomotiverne var bygget hos „Orenstein“ og havde akselanordningen 1-Bo-T. De vejede 18,9 t. Nr. 1 og 2 blev i 1915 solgt til T.K.V.J., og nr. 3 til H.J.J., hvorfra de blev udrangerede i 1937 og 1933. Samtidig med banens forlængelse til Grindsted i 1914 erhvervedes 3 stk. 2-Bo maskiner med toakslet tender. Nr. 1 og 2 blev købt af V.G.J. i 1912, og nr. 3 stammede fra F.F.J., hvor den havde haft nr. 10. De var bygget i 1894—98 hos „Jung“ og vejede 19,0 t. plus 13,5 t. tjenstfærdig. Denne type har været benyttet på mange privatbaner bl. a. O.H.J. I 1914 købtes tillige 2 lokomotiver hos D.S.B., nemlig H40 og 41. Nr. 41 blev udrangeret i 1933. Nr. 40 eller nr. 4, som den kom til at hedde, fik for mange år siden kælenavnet „Jacob“, og som sådan er det blevet kendt ud over hele landet. „Jacob“ er bygget af „Robert Stephensen & Co.“ i 1868 til D.S.B. Her blev den benyttet til „ekspreslokomotiv“ for iltogene fra Århus til Frederikshavn. Senere kørte den på Århus—Grenå banen og blev solgt til V.V.G.J. i 1914, hvor den blev modtaget med åbne arme af gamle kendinge, nemlig værkmeester F. Christensen og lokofører L. Madsen, der begge havde stået på fyrpladsen, mens „Jacob“ var hos Statsbanerne. Senere kørte Christensens søn det i mange år. Personalets kærlighed til den gamle maskine og den deraf følgende nænsomme behandling har sikkert været medvirkende til, at den kunne være i drift i 80 år. I den tid har den gennemløbet over 2000.000 km ell. en strækning svarende til 44 gange jorden rundt ved Ækvator. Endelig i 1946 blev „Jacob“ solgt til D.D.P.A. med den klausul, at den ikke måtte ophugges, for jern-

banemuseet var underrettet. Det fungerede i et års tid som varmekedel i Frihavnen og blev ved Statsbanernes jubilæum i 1947 skænket som gave til museet af D.D.P.A. og var med i D.S.B.s jubilæumsudstilling.

Det oprindelige spor, der var lagt med 17,5 kg skinner, blev i 1935 udvekslet med 27 kg skinner, og dette gjorde, at akselstrykket kunne sættes op.

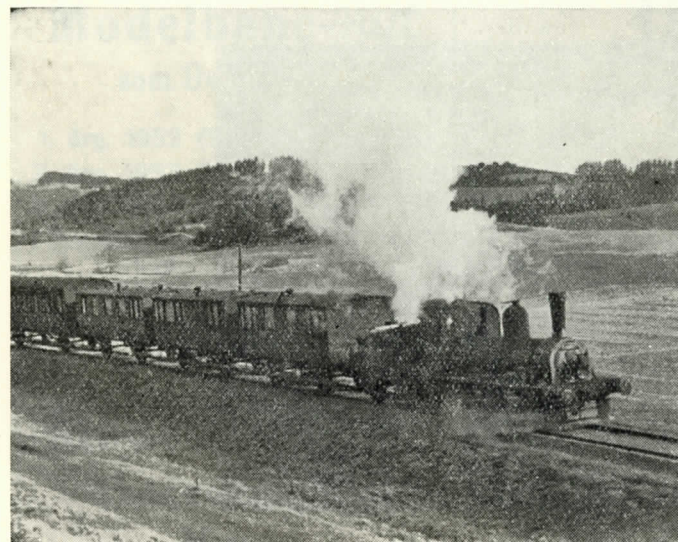
I årenes løb er der bygget maskin-, maller- og snedkerværksted i Vejle. Banen har f. eks. selv moderniseret de 4 gamle kupevogne. Der er langs banen lagt særlige sidespor til læsning af tørv, mergel, grus og formbrændsel.

Besættelsestiden kom til at spille en alvorlig rolle for banens drift. De første 4 år forløb nogenlunde normalt, men da anlægget af Vandel flyveplads begyndte i 1944 var „freden“ forbi. Skærmydsler med tyskerne og vandelsarbejderne hørte til dagens orden, og det gamle ordsprog blev lavet om, til „hvert tog har nok i sin plage“!!

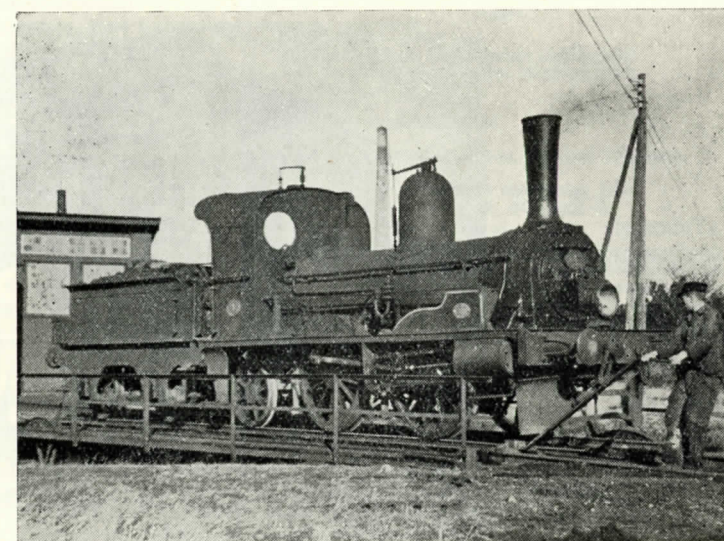
Den alvorligste begivenhed var togsammenstødet i Bindeballe den 2. maj 1944, hvor et „løbsk“ motortog, overfyldt med flyvepladsarbejdere, løb ind i et holdende godstog. 42 mennesker kom til skade. En alvorlig ulykke skete den 2. oktober 1944. Fire godsvogne løb under rangering på Randbøl station fra tyskerne ned ad bakken til Bindeballe station, hvor de med et brag kørte ind i nogle vogne, der stod på sidesporet. Den materielle skade var meget stor.

Foruden dette blev 2 broer sprængt, sporet sprængt 18 steder og 2 lokomotiver afsporede, 6 fik cylindrene sprængt og et blev kørt i en drejeskivegrube. Flere gange blev togstammer afsporede under oprangering på Vejle N., og værksted og remise blev ødelagt under bombenedslag.

Svend Jørgensen.

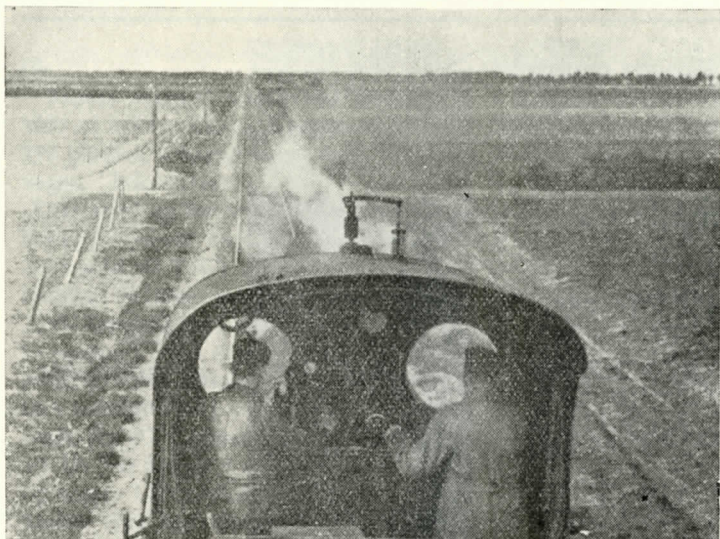


»Jacob«
på vej gennem
Vejledalen.



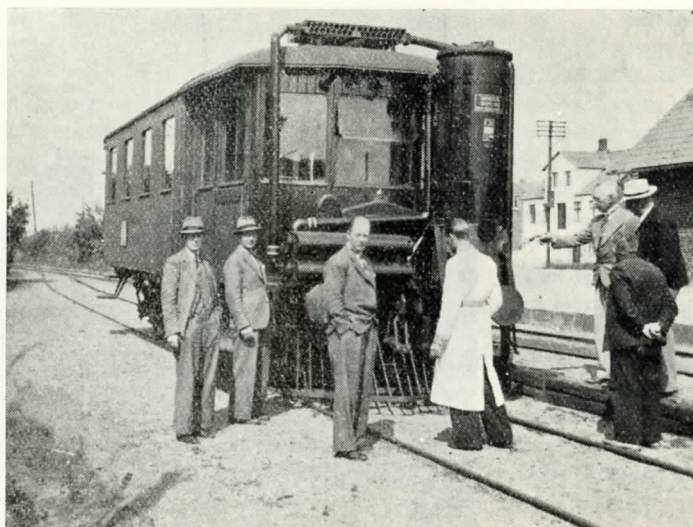
»Jacob«
på
drejeskiven.





Med
»Jacob«
ud over
heden.

✱



»Triangel«
motorvogn
VVGJ M 1
(ME-type)
med gas-
generator.

✱

De kan bestille de numre af Modelbane-nyt som De mangler.

1. årg. 1952 (1-2-3-4) kr. 3,50
2. årg. 1953 (12 nr.) kr. 12,00
3. årg. 1954 (12 nr.) kr. 17,00
1 års abonnement (12 nr.) kr. 18,00

Sendes pr. efterkrav
eller ved forud indbetaling på
postkonto 350 56.

Modelbane-nyt

Kongevejen 128
Virum

RUBRIKANNONCER

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.). Annoncen må
være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for
at kunne komme med i næste nr.

Stort elektrisk Schweizerlokomotiv
Spor 0 med 22 skinner sælges. Kurt Rasmussen,
Enghaveplads 14, 3. VEst 737 x

Har De noget De vil sælge?

Så benyt vore rubrikannoncer
Det er jo netop de mennesker,
som De ønsker at få i tale, der
læser dette blad.

1 stk. Fleischmann hurtigtogslok. no. 1360 helt
nyt til salg for 90 kr. På grund af for lille kreds-
diameter. Leo Thiel Brenderup Fyn.

Scenery-landsskabssortiment

passer for enhver modeljernbane —
der er både birke-, frugt- og alminde-
lige løvtræer i flere størrelser.
Komplet liste hos Deres forhandler.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
Medarbejdere: Ole Brandstrup Jensen og Verner
Larsen.

—○—

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Arsabonnement 18 kr., udland 20 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—○—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,
samt:

KØBENHAVN:

Boghallen, Politikens Hus, Rådhuspladsen, V.
Bauch, Aboulevarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.
Thorngreen 4/8, Vimmelskaflet 46—48, K.

ÅLBORG:

Ålborg Hobby Service, Vesterbro 43.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldsmedegade 40.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

—○—

ENGLAND:

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

ITALIEN:

»HO-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

—○—

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætning
af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud
uden forbindelse (tlf. BY 5703, alle hverdage undt.
tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen
og koster 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

—○—

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og ma-
nuskrifter: Senest den 5. i måneden.

P. E. LARSENS BOUTRYKKERI - (OLE LARSEN) KØBENHAVN K

MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER