

Modelbanelitteratur

til ferien —

Vi har et stort udvalg i litteratur om modelbaner og de egentlige jernbaner. For eks. kan nævnes:

Miniaturbahnen (tysk - 16 nr. pr. år)	pr. stk.	kr. 3.70
Modell Eisenbahn Bau (tysk - 12 nr. pr. år)	- - -	1.85
Eisenbahn (østrigsk - 12 nr. pr. år)	- - -	3.25
(også rigtige baner)		
HO-Rivarossi (italiensk - 6 nr. pr. år)	- - -	2.25
The Railway Modeller (engelsk - 12 nr. pr. år)	- - -	2.00
Model Railway News (engelsk - 12 nr. pr. år)	- - -	1.40
European Railways (engelsk - 6 nr. pr. år)	- - -	1.75
(kun egentlige baner)		
Das Vorsignal (tysk - 6 nr. pr. år)	- - -	3.70
(kun egentlige baner)		
Meccano-Magazine (engelsk - 12 nr. pr. år)	- - -	1.00
Modelbanen 1-4 (Sv. Pedersen)	- - -	4.25
Modellbahn Streckenpläne (90 planer)	- - -	5.50
Von Spielzeug zur Modellbahn (Wittwer)	- - -	25.50
Die Märklin Bahn HO und ihr grosses Vorbild	- - -	6.50

Indsæt beløbet på vor postkonto (husk porto)

— og det ønskede sendes omgående fra lager!

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32

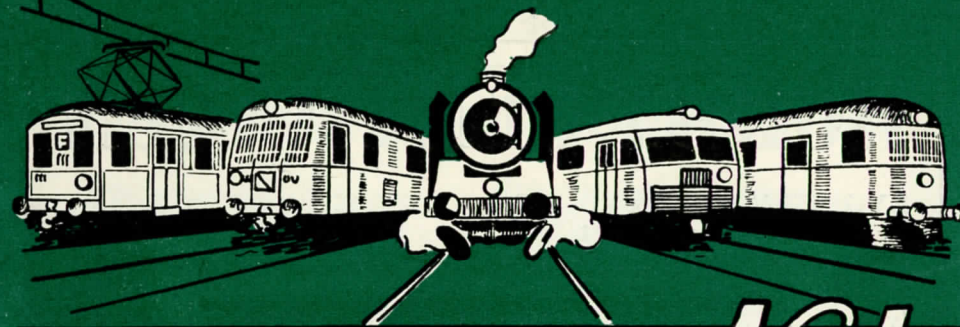
Åben: Kl. 10-17

København K.

BYen 5703

fredag 10-18

Postkonto 53761



MODELBANE *Nyt*



8

4. ÅRGANG

AUGUST 1955

PRIS

150

HOBBY CENTRALEN

BYG SELV DERES VOGNE

i E.G.C. Byggesæt

godsvogne litra P_B ... kr. 1,65 | person- og pakvogne C_PE, C_M,
Q_H, P_FR, Z_A, I_KS..... kr. 2,20 | C_R, A_C, D_C, D_J, C_D.. kr. 6,60
I_VK..... kr. 2,75 | C_U (2-akslet)..... kr. 7,15

KØRER 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 løse dele til skinner- og vognbygning.

Kom hen og se hos

HC

MØNTERGADE 10. — København K.

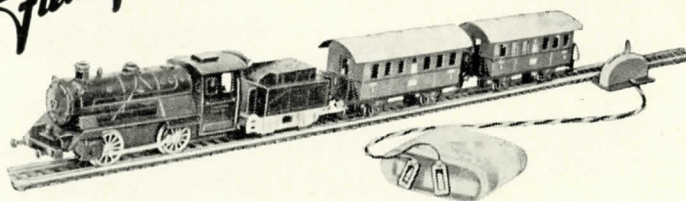
Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)

Prislister tilsendes mod
40 øre i frimærker



BATTERIBANE!



Den nye Fleischmann batteribane i HO er nu ved at blive leveret til forhandlerne, og det fikse togsæt, der drives ved almindeligt lommebatteri, kan både fartreguleres og køre frem og bak.

Generalagentur:

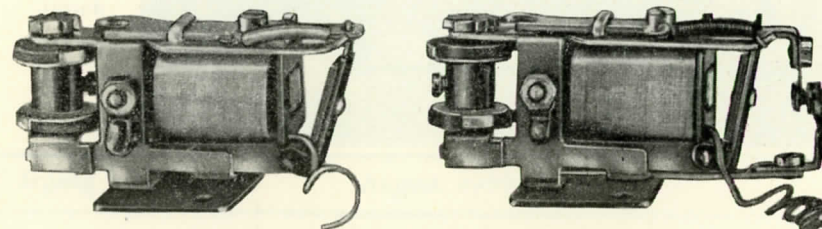
NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

Long's nye perfektomskifter



fås med og uden platinkontakter.

Prisen er kr. 15,00 og 12,00

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

HO Rivarossi

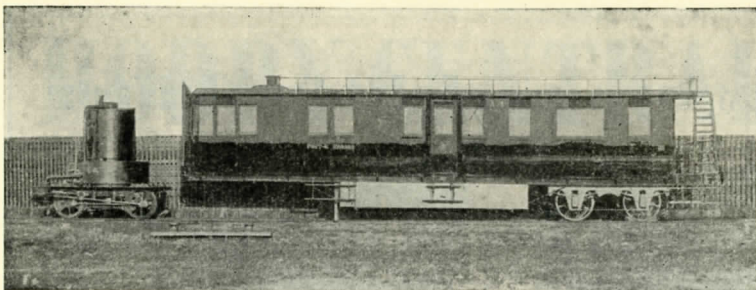
— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattede artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSSI«, der fabrikkerer elektriske tog i HO — udkommer med 6 numre om året og er trykt på italiensk.

Pris pr. nr. kr. 2.25 — årsabonnement kr. 12.00

Ældre numre (1954/ 1. — 2. — 3. — 4. — 5.)
pr. stk. kr. 1.75

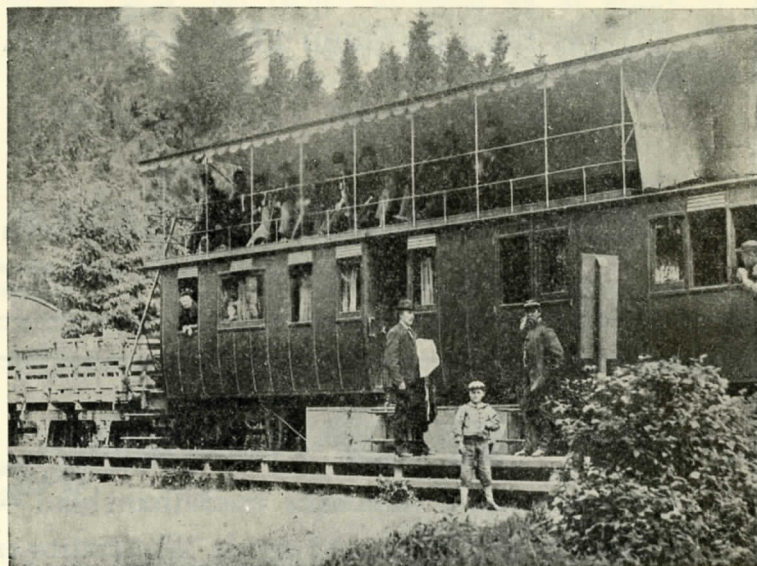
Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.



Dampvogn
med
damp-
maskine

Damp
vognen
holdende
ved Gribso.
Bagved ses
en af de
3-akslede
åbne
godsvogne



Et Væld af Nyheder, bl. a.:

12 forsk. raastøbte HO-Figurer.. 1,50
Speciallak i alle Farver 1,00
Cisterne (Messing) til Tankvogne 2,00
Dome hertil 0,35 — Støtter 0,25
Stige 0,40 — Undervogn 3,50

MODEL & HOBBY

Løvstræde 2, v. Købmagerg. Posthus

Telf. By. 3010. Postkonto 735 21

Illstr. Katalog 1,00 + Porto

European Railways

(pris pr. nr. kr. 1,75)

udkommer med 6 numre om
året og bringer på fint kunst-
tryk papir interessante og fint
illustrerede artikler om de eu-
ropæiske jernbaner.

Eneforhandling:

MODELBAÑE-nyt, Virum

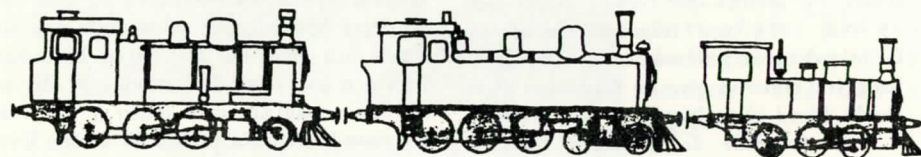
Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

August 1955

nr. 8



GRIBSKOVBANEN

1880-1955

Clicheer og tekst venligst udlånt
af Gribskovbanen. Øvrige fotos af:
Svend Jørgensen og Ole Brandstrup.

Gribskov har så langt tilbage man ken-
der til den; leveret brænde til København.
Transporten besørgetes af sjællandske bøn-
der, der med deres hestekøretøjer ad dår-
lige veje, førte det ud til kysten, hvorfra
det blev sejlet ind til byen. I slutningen af
18. århundrede anlagdes den 9 km lange
bane fra Esrum kanal til Esrum sø ud til
kattegat.

Men brændselsbehovet og bøndernes
krav til en bedre transportvej steg, så da
planerne om en bane fra København til

Helsingør over Fredensborg kom frem, blev
det anbefalet at anlægge „En Bibane, i
alt Fald en Hestebane igjennem Gribskov
alene til Brændetransport“. Disse planer
blev dog ikke ført ud i livet, da man var
meget uenige m. h. t. størrelsen og retnin-
gen af en sådan. Som altid ved en banes
anlæggelse, var der stridigheder mellem
beboerne i de egne, banen havde mulighe-
der for at gennemløbe. For Gribskovba-
nens vedkommende kappedes Helsingør og
Græsted om at blive endepunkter for ba-
nen; men da ingen af de to byer kunne
stille tilstrækkelig kapital, kom der fore-
løbig ingen afgørelse. Heller ikke mini-

VORT FORSIDEBILLEDE

viser M/F »KONG FREDERIK IX« - den store nye færge, som indsattes på
overfarten Gedser-Grossenbrode for et halvt år siden. Inde i bladet findes en
artikel om færgen suppleret med oversigtstegninger. (Foto: DSB).

steriet kunne træffe nogen endelig beslutning. Man henviste sagen til et udvalg, der sammen med et lovforslag om sidebaner til jyske og fynske baner skulle behandle sagen i et forslag til „Lov om bemyndigelse for Regeringen til at meddele Koncession paa forskellige Jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster“. Selv efter at udvalget havde sendt det tilbage til regeringens afgørelse, var spørgsmålet ubesvaret, og lovforslaget blev vedtaget den 13. maj 1873 med følgende ordlyd for Gribskovbanens vedkommende: „En Jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til et Punkt Nord eller Nordvest for Skoven“.

I de følgende år lå sagen nærmest stille. Der var nedsat forskellige udvalg, men de arbejdede åbenbart ikke hurtigere end de udvalg, der nedsattes nutildags.

Rundt om i landet interesserede man sig stærkt for jernbaner, og de mange projekter, der efterhånden forelå til de forskellige egne eventuelle jernbaneforbindelse med hovedbanerne, blev stærkt diskuterede. Der var opstået et nyt begreb „Letbyggede secundaire Localbaner“, hvorved man forstod baner, der var anlagte med lette spor, og hvor materiellet og driftsmåden var den simplest tænkelige. Derved skulle man kunne spare på anlægs- og vedligeholdelsesudgifterne således, at den slags baner skulle kunne føres igennem selv tyndt befolkede egne.

Interessen samledes især om den såkaldte „Rowanske Dampsporvejsystem“. Det var den engelske ingeniør W. R. Rowan, der havde bragt ideen til verden. Denne bestod i, at man benyttede vægten af de befordrede passagerer og gods som adhærensivægt. Dette kunne opnås ved at bygge lokomotiv og jernbanevogn som eet køretøj, der så skulle bygges som bogievogn. Derved kunne man klare skarpere kurver, samt, som følge af den mindre vægt, stej-

lere stigninger.

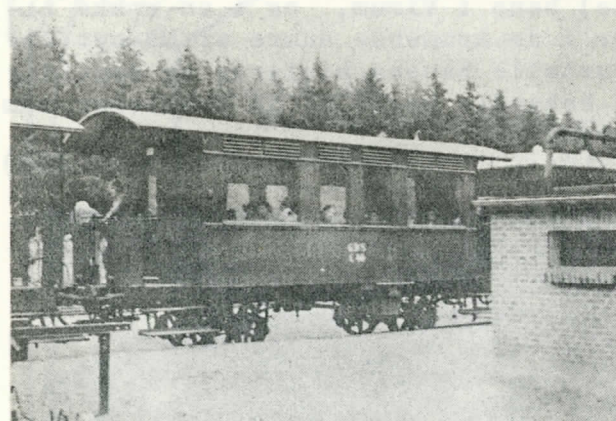
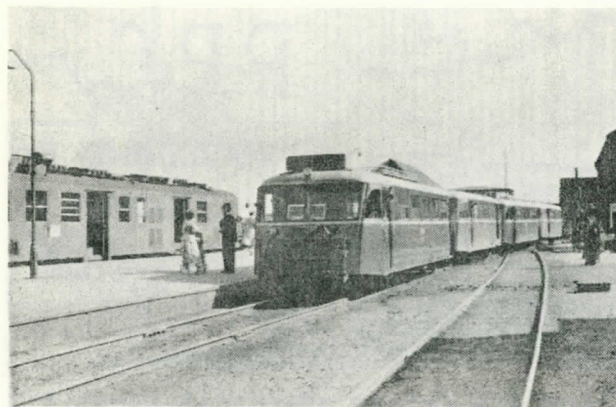
Man var meget begejstret for Rowans teori. Kun var „Det Sjællandske Jernbanelokomotiv“, der blev spurgt til råds stærkt imod tanken. Det var særligt overmaskinmester Busse, der stod bag modstanden. Det var ham, der meget forudseende sagde: „Selv om man antager, at der i de første Aar af en Banes Drift ikke er saameget Gods og Personer at transportere, som et saadant System kan befordre, og som følge deraf Sporvognene vilde være paa sin Plads, saa gives der vist ingen Egn, som hvis den kan rejse de fornødne Midler til en Sporvejsanlæg, ikke inden 3 a 4 Aar vil være bleven saa produktiv at den leverer en større Transportmasse, end Sporvognene kunde overkomme, og da vilde disse Sporvogne, der aldeles ikke egne sig til den almindelige Jernbanetrafik, være til stor Byrde for de betræffende Sporveisselskabet, for hvilken det vil være forbunden med stor Vanskelighed at tilvejebringe de fornødne Midler til Anskaffelsen af nyt Materiel“.

Disse ord var imidlertid ikke nok til at bremse udviklingen. Efter at de fornødne penge var skaffet til veje, sluttede koncessionshaverne kontrakt med „Scandia“ om overtagelsen af banens anlæg med bygninger, materiel og alt tilbehør. Den 10. marts 1879 blev kontrakten underskrevet, og „Scandia“ forpligtede sig til at fremme arbejdet således at det var fuldført allerede 1. august 1880.

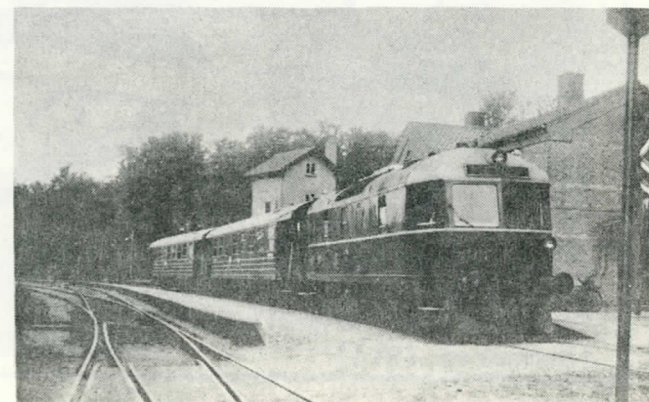
Banen åbnedes for drift 20. januar 1880 uden festligheder af nogen art. Den var på mange punkter forskellig for den tids baner, og kunne — som ing. Rowan forøvrigt kæmpede hårdt for — bedre kaldes en dampsporvogn end en jernbane, efter de fordringer, man almindeligvis satte til en sådan. Skinnerne var de berømte grydelok (fortsættes side 163).

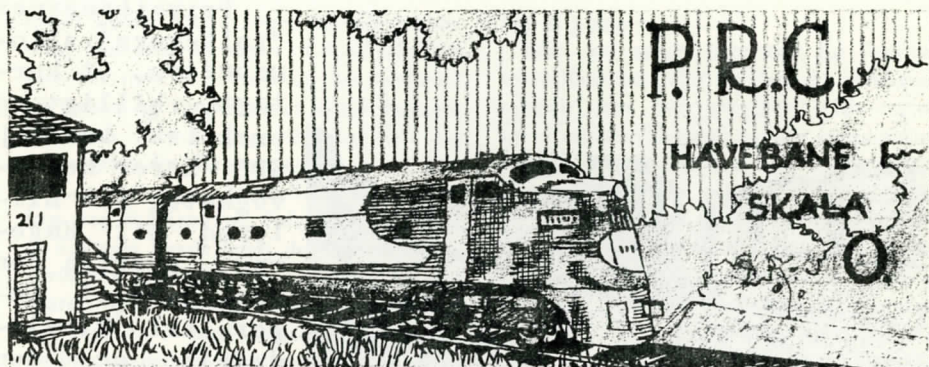
Privatbanernes "folkevogn" skinnebussen, et hurtigt, billigt og praktisk køretøj. GDS kører med 4-vognstog fra Hillerød til Kagerup, hvorfra den ene halvdel kører til Tisvildeleje og den anden til Gilleleje.

GDS - C 40, en morsom gl. vogn, der gør fyldest endnu på dage med stor trafik.



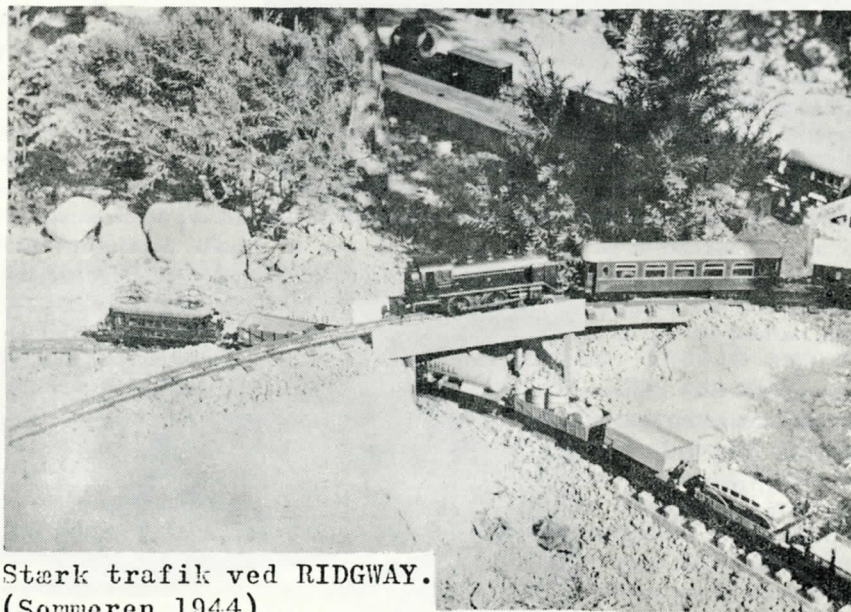
Det nye diesellok med to af banens moderne vogne. (De minder noget om DSB's litra C_L)



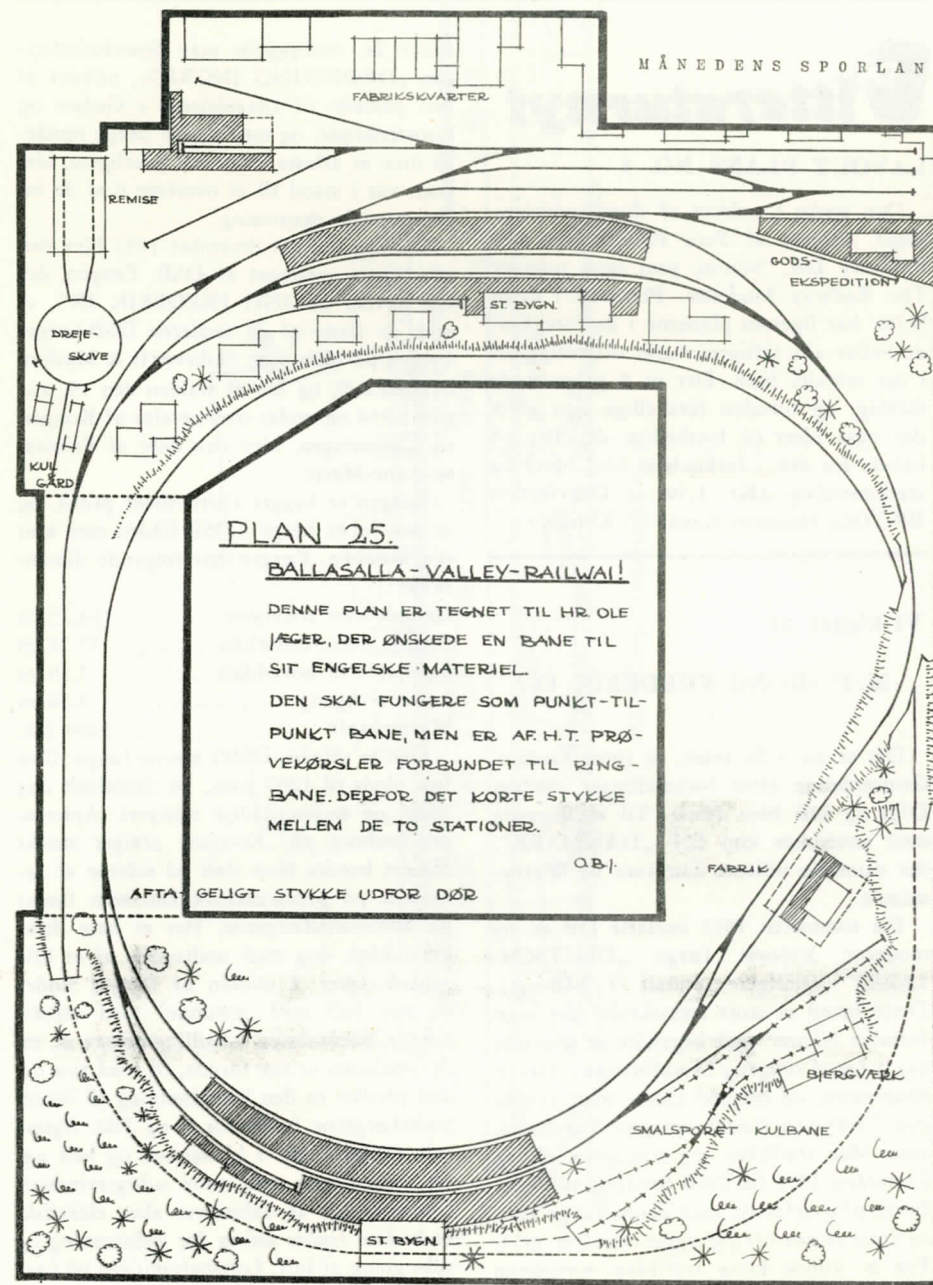


Den 20.maj 1943 blev det første spadestik taget til P.R.C.'s (nuværende) bane i Virum, og i en række illustrerede artikler i de kommende numre af MB-nyt vil jeg i store træk fortælle banens historie og samtidig indimellem nærmere behandle nogle af de problemer, som er opstået under bygningen.

(Fortsættes side 160)



Stærk trafik ved RIDGWAY.
(Sommeren 1944)



Witteraturnyt

LAYOUT PLANS NO. 3

Den tredje i rækken af disse sporplanbøger udgivet af Peco Publications and Publicity Ltd., Seaton, som også udgiver The Railway Modeller. Planerne i dette hefte, har ligesom planerne i de foregående hefter alle tidligere været offentliggjort i det omtalte blad. Der er 8 præmierede forslag, og foruden forskellige tips gives der også ideer til forskellige detaljer på banen, for eks. i forbindelse med broer og stationsanlæg. (Kr. 1,50 — Distribution BP-TOG, Holmens Kanal 32, Kbh. K).

Vi kigger på

M/F »KONG FREDERIK IX«

Det er nu 4 år siden, at ruten Gedser-Grossenbrode efter forhandlinger mellem DSB og DB blev åbnet. Til at begynde med anvendtes kun D/F »DANMARK«, der samtidig udførte sine ture til Warnemünde.

Fra sommeren 1953 indsatte DB en ny moderne 3-sporet færge »DEUTSCHLAND« (tidligere omtalt i MB-nyt). Dette betød et stort fremskridt, idet man foruden bilerne også begyndte at overføre tog, i første omgang Skandinavien—Italien Ekspresen, og hermed kunne man aflaste den i forvejen stærkt optagne Storebæltsrute. Men trafikken tog stadigvæk til, og i efteråret 1952 fik DSB bevilling til en ny færge til overfarten, men denne færge kunne først ventes færdigbygget efteråret 1954. For at kunne klare trafikken sommeren

samm år, ombyggede man Storebæltsfærgen »DRONNING INGRID«, således at den passede til færgelejerne i Gedser og Grossenbrode, og med denne færge opnåede man at aflaste Storebælt yderligere, idet man var i stand til at overføre 6 af de internationale eksprestog.

Endelig den 18. december 1954 blev den nye færge overtaget af DSB. Færgen, der fik navnet »KONG FREDERIK IX«, er som de fleste af de moderne DSB-færger bygget på Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri A/S, og løb af stablen den 19. august 1954 og under overværelse af Kongen og Dronningen, blev den døbt af Prinsesse Anne-Marie.

Færgen er bygget i strømlinet profil, og er den første færge i DSB-flåden med kun een skorsten. Færgen har følgende dimensioner:

Længde over stævnene	114,25 m
Bredde over fenderliste	17,71 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,10 m
Lastet dybgang	4,50 m
Maskinkraft	9200 Hk.

Den er således DSB's største færge. Den har plads til 1200 pass., på Storebælt dog 2000, og er overdådigt udstyret. Apterinen ombord på »Kongen« afviger stærkt fra det kendte åbne dæk på siderne af salonerne på promenadedækket, som findes på Storebæltsfærgerne. Her er hele dækket lukket, dog med undtagelse af et lille soldæk agter. I midten af færgen findes en stor hall med »rotunde« med vekselskontor, telefonboks, udstillingmontre m. m. Spisesalonen er her forude, og med sine ca. 260 pladser er den i modsætning til Storebæltsfærgerne fælles for I- og Flkl. Agterude findes 2 stk. I kl.-saloner og helt agter fællesklasse med store udsigtsvinduer. Opvarmning af salonerne sker elektrisk, endvidere findes anlæg for indblæsning og udsugning af luft. Loftsbelysningen på fær-

gen består af store Orreforskupler, lysstofrør gennem lamelloft.

Indgangen til færgen sker fra de høje langgangstrapper gennem sideporte inde i hallen.

Vogndækket er stort med plads til 10 truck-personvogne, 30 2-akslede godsvogne eller 125 personbiler. Dækket er forsynet med porte både for og agter, så der ikke skal bakkes ombord eller i land, og vogndækket er helt overdækket. Bemærkelsesværdigt er også, at man her kan sætte lange personvogne ombord på sidesporene uden anvendelse af pufferplanker, herved kan tid spares. Vogndækket er belyst ved lysstofrør, der giver en bedre belysning end almindelige lamper.

Under vogndækket findes fkl-saloner, lokaler for told- og paskontrol samt sovekahytter. Endvidere findes kamre for besætningen m/bad m. m. — også en arrestantcelle findes.

På badedækket findes foruden styrehus i for- og agterenden, officerskamre, kabys og messer for officererne og restaurations-

personalet. Endvidere findes 12 store aluminiumsredningsbåde og 46 redningsflåder til hver 20 personer. Færgen er stærkt udstyret i sikkerhedsmæssig henseende, og opfylder fuldt ud de internationale bestemmelser for menneskeliv på søen. Færgen er også udstyret med en række brandsikre skodder, der gør det muligt at komme i sikkerhed i tilfælde af brand, og også et helautomatisk brandmeldesystem findes, og ved hjælp af brandsikre døre kan man aflukke færgen i sektioner og derved begrænse ilden. Såfremt vand skulle trænge ind i skibet er man istand til ved hjælp af vandtætte skodder at holde færgen flydende.

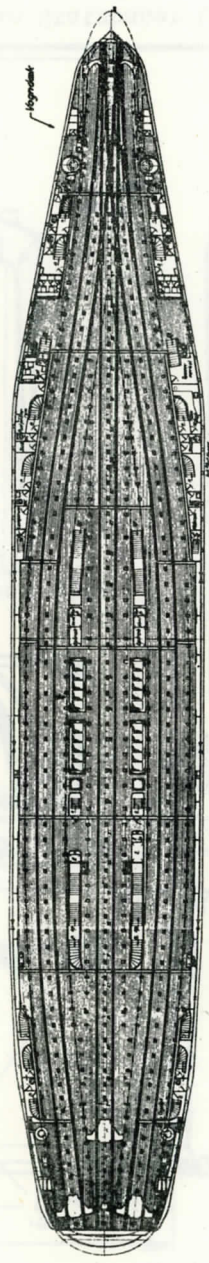
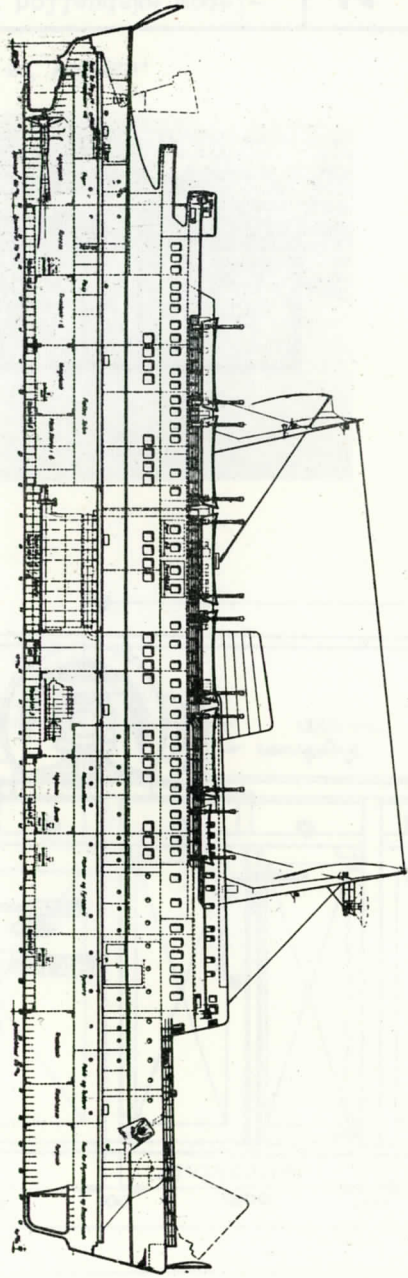
Færgen er naturligvis udstyret med alle moderne navigationsmidler som radar, radiopejler, ekkolod, gyrokompass, decca m. m.

Færgen, der er forsynet med dobbeltbund i hele længden, er for skrogets vedkommende bygget af stål med undtagelse af de øverste huse og skorsten, der er af aluminium. Skroget er indvendigt fjeder- (fortsættes side 162).

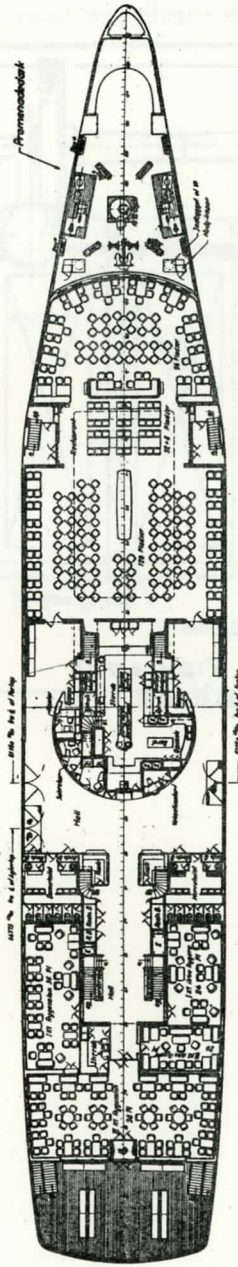


Spisesalon.

M/f "Kong Frederik IX".



Promenadedæk.



Vognedæk.

Illustration til artiklen om m/f "KONG FREDERIK IX"
(Fra "Vingehjulet" 25/12-54)

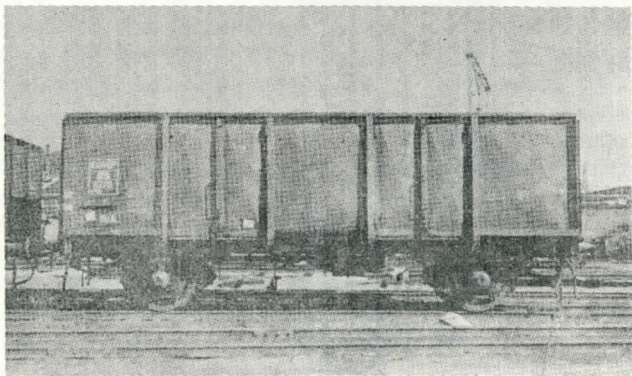
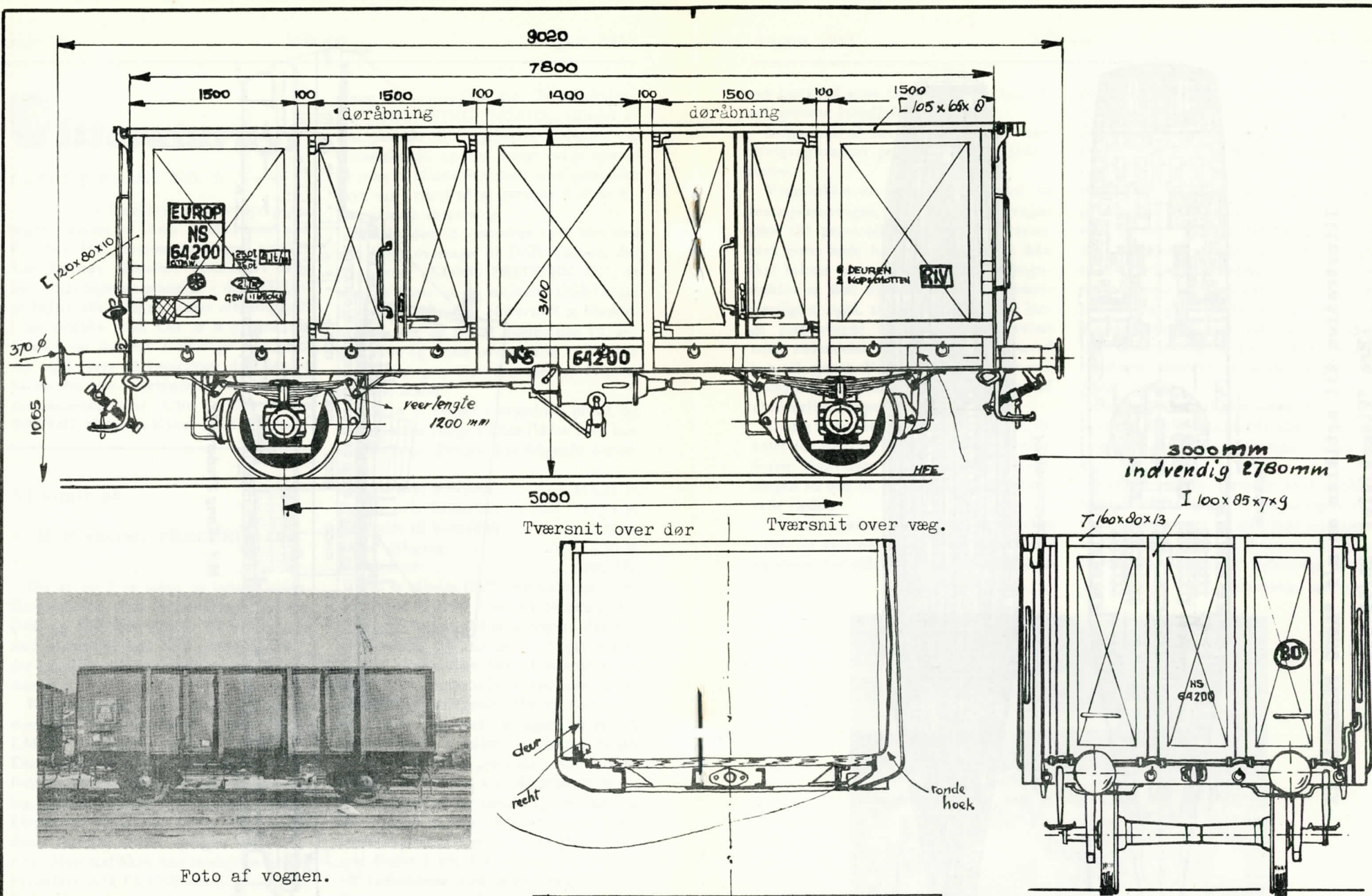


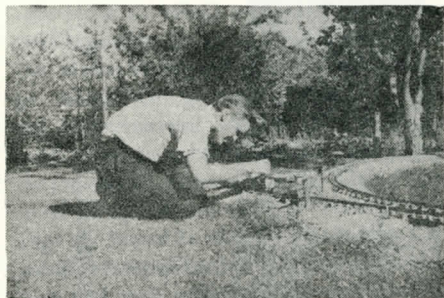
Foto af vognen.

Skala
0 - (1:45)

Fra det hollandske model-
blad "DE MODELBOUWER".

Modelbane-nyt

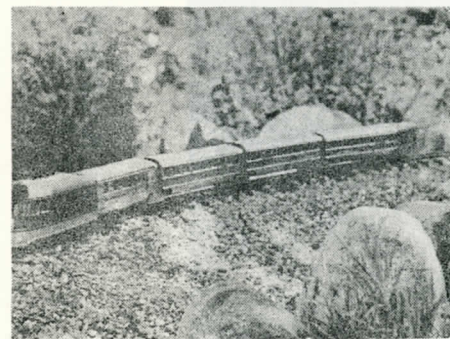
Nederlandske Statsbaner (N.S.) åben stålgodsvogn
til kultransport. Vognen er RIV-mærket. (Farve:grå)



Det første sporskifte installeres.

PRC - HAVEBANE I SPOR 0 (fortsat fra side 156)

Det første arbejde var naturligvis at lave en tegning - eller rettere mange. Det er jo altid godt at overveje linjeføringen grundigt. Nu kom der imidlertid vanskeligheder til, som andre modelbanefolk er forskånet for. Det skulle være en udendørsbane, og følgelig skulle den kunne holde til at ligge ude hele året, - det ville være alt for besværligt at tage den op og stuve den sammen i kælderen hver vinter. Desuden kan man jo mange gange køre til langt ud på efteråret - ja, jeg har så galt engang kørt selve juleaften. Skinnerne og det øvrige faste udstyr måtte altså være vejrbestandigt. Det ville sige, at man skulle bruge messingskinner, og at svellerne jo også måtte imprægneres. - Ja, skinnerne skulle være af messing - selvfølgelig, tænker De måske uden at erindre Dem, at det var i 1943, dvs det midt under krigen, hvor metallerne kun var disponible til "livsvigtige formål". Det kan man måske nok henregne en jernbane under, men ikke en modelbane. Dog var der en svag mulighed, der kunne bruges. Det var muligt at få en metaltil- deling, når man afleverede "metalaffald" fra egen virksomhed, og til alt held stod der i kæl-



Et amerikansk "tinplate"-lyntog på besøg.

derlokalerne nogle gamle reoler med skydedøre - og disse skydedøre løb på tykke messinglister!! De kunne ganske vist ikke anvendes som de i deres daværende facon var udformet, men de var at anvende som "affaldsmetal". De blev skruet fra reolerne og i stedet kunne indkøbes 2x10 mm lister i messing, som da skulle fungere som skinner. (fortsattes i næste nummer)

TRAFIKPROBLEMER III.

Da vi har ment det formålstjenligt at behandle den grafiske køreplan lidt mere indgaaende, udsætter vi spørgsmålet om godstrafikken til næste nummer.

Den viste køreplan gælder for et anlæg med en hovedstation (Ho), en krydsnings- og forgre-ningsstation (Kr), to endestationer (En1 og En2) samt to eller tre mellemstationer (Me1, Me2 og Me3).

De indtegnede tog er følgende:

Med tyk linie: Lyntogene 1 og 2.
Eksprestogene 11-14.
Iltogene 21 og 22.

Med tynd linie: Persontogene 71-83 og 85.

Med punkteret linie: Godstogene 201-204.

Det fremgår heraf, at togene er inddelt i grupper, således at man straks af tognummeret kan se, hvilken togart, man har for sig. (Specielle søndagstog holdes i helt andre grupper.)

I dette tilfælde befares banen af ti togtam-mer. Tog 1 returnerer som tog 2, tog 11 som tog 14, tog 12 som tog 13, tog 21 som tog 22, tog 71 som tog 78, tog 74 som tog 85, tog 201 som tog 204, tog 202 som tog 203, tog 72 fortsætter som tog 75 derefter som tog 79 og returnerer da som tog 83, og endelig fortsætter tog 73 som tog 80 81,76,77 og returnerer som tog 82.

Man behøver dog ikke at have ti lokomotiver, idet for eksempel eksprestoglokomotiverne kan bruges til godstogene tillige, når det som her drejer sig om en modelbane. Ja, mange gange må man også ty til denne udvej på en rigtig bane.

Stationen "Kr" må som den største af mellem-stationerne have mindst fire spor, idet der kl. 14,30 holder fire tog ialt. Kl.13,40 ankom tog 204, kl.14,10 tog 76, kl.14,25 tog 203 og kl. 14,28 tog 78.

Stationen Me, må have to overhalingsspor a.h.t. krydsningen kl.7,10 mellem tog 75, tog 74 og tog 1.

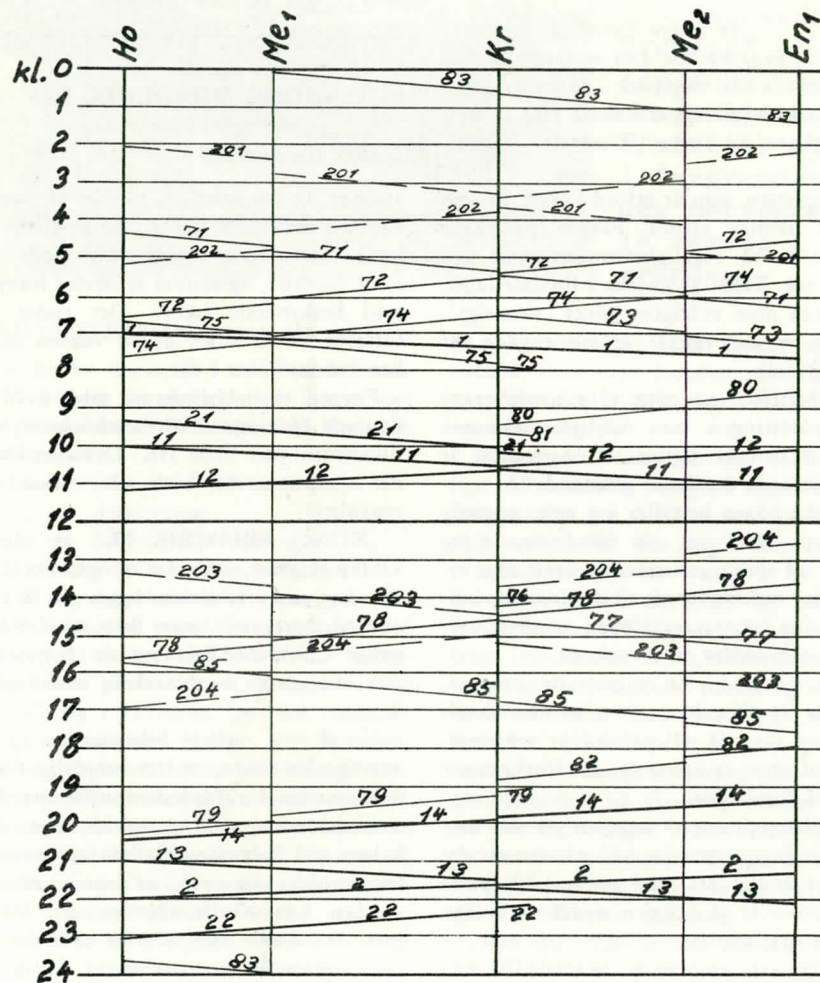
Umiddelbart til højre for "Kr"-linien på pla-nen ender en del toglinier blindt, nemlig toge-ne 75, 81, 21, 76, 79 og 22. Det er tog til el-ler fra sidelinjens endestation "En2". Disse er det nødvendigt at indtegne i en særlig køreplan for strækningen Ho-Me-Kr-(Me)-En2.

På planen bemærker man også, at alle tog med ulige numre kører i retning fra Ho, og alle tog med lige numre kører i modsat retning. - Dette skyldes sikkerhedsmæssige hensyn.

De er sikkert blevet klar over, at man kan se meget i en grafisk køreplan; men tillige er der meget at gennemtænke, før planen ligger færdig. Husk blandt andet: - Alle togtammer skal re-turnere til udgangsstationen, før dognet er om-me.

VL.

GRAFISK KØREPLAN FOR EN MODELBAANE



En2

NYTT FRÅN HINSIDAN — —

En modelljärnvägare ser på den nya byggsatsen från Wentzels.

Av Helge Turch

Vi mj-byggare har fått et länge önskat tillskott till vår vagnpark i form av svenska personboggivagnar i skala HO (1:87), Tillverkare är firma Wentzels i Stockholm.

Byggsatsen, som är utförd i plast, är som helhet trevligt utförd. Färgen på vagnkorgen är så verklighetstrogen man kan önska sig. Taket är kanske i ljusaste laget, men kan utan svårighet göras „smutsigt“.

Men vi mj-byggare är nu engång ett knepigt folk.

Vi försöker att göra våra modeller så verklighetstroga som möjligt. Annonsen påpekar mycket riktigt att byggsatsen är „i enastående detaljrikt utförande“.

Glad i hågen beställer jag ovan angivne byggsats. Döm om min förvåning da jeg finner att detta „enastående detaljrika utförande“ inskränker sig til destinationsskyltar medan *fojtæg, ledstænger, ackumulatorlådor, takventiler* m. m. saknas.

Det är synd, för vagnen är välgjort, sidorna är försedd med relief. En detalj som jag särskilt vill påpeka är att samtliga buffertar är konvexa, det förekommer icke på förebilden.

Upphängningen av boggien gör att vagnen går lugnt, men jag vill påpeka att det är nödvändigt att med smergelduk putse skruvhuvudet så boggien vrider sig ledigt, annars urspårning.

Mj-byggare som körer MÄRKLIN, kan utan svårighet byta till MÄRKLIN-koppling eller til den danske „Sikker“-koppling.

Jag skall senare beskriva hur man lämligast monterar TRIX- eller FLEISCHMANN-kopplingar.

Till slutt vil jag påpeka att priset på byggsatsen är väl kraftig tilltaget, att vara modelljärnvägare är inte det samma som att vara „Storkapitalist“, vi har, som SJ, små pengar att röra oss med.

M/F »KONG FREDERIK IX«

(fortsat fra side 159).

afstivet og isforstærket, således at færgen kan tåle eventuelle hårde stød mod bolværket i lejerne samt benyttes til sejlads i isfyldt farvand, agterroret er derfor forsynet med beskyttende iskniv. Det andet rør, forroret, er så stort, at en voksen mand kan færdes inden i det.

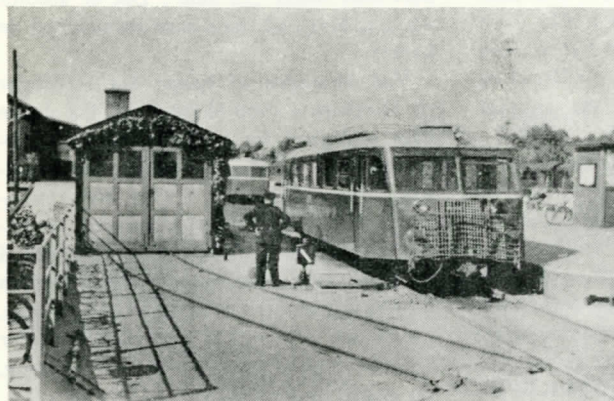
Færgen er dobbeltskruet med 2 10-cylindrede Helsingør-BW dieselmotorer, som tilsammen yder 9200 HK. Desuden findes der hjælpemotorer, 4 stk. ialt + nøddynamoanlæg.

„KONG FREDERIK IX“ er således DSB's flagskib, men det er også det dyreste, dets anskaffelsessum ligger på 20 mill.

Med den gamle, men ikke mindre hyggelige „DANMARK“ og de 2 moderne motorfærger er der her skabt en fin interkr.

national rute mellem hele norden og det vestlige kontinent, en ret betydelig faktor i international trafik indenfor Europa. Men som forhenværende generaldirektør Torkelsen ved indvielsesrejden understregede, er man klar over, at denne rute ikke er den helt ideelle Østersøroute, den er kun den næstbedste. Derfor arbejdes der fra begge sider med problemer af forskellig art, der knytter sig til fugleflugtlinjen over Femern Bælt, dens flytning fra drømmens blå luft ned på jorden, så at sige ned i virkelighedens blå vand.

j k p.



Skinnebussen "vender" på Hilerød St. Bemærk drejeskiven, der afslutter sporet i forgrunden, og den morsomme lille remise i baggrunden.

GRIBSKOVBANEN (fortsat fra side 154).

spor. En let skinne (7,5 cm) høj, hvilende på omvendte jerngryder med T-jern som afstandsstykker. Materiellet ved åbningen bestod af:

- 1 stk. lokomotiv (10 tons)
- 2 stk. dampvogne
- 2 stk. 6-hjulede personvogne
- 15 stk. 6-hjulede åbne godsvogne
- 4 stk. 4-hjulede åbne godsvogne.

De 6-hjulede vogne var forsynet med forskydelig midteraksel, der stod i forbindelse med yderakslerne således at disse drejede sig i kurverne, hvorved modstanden formindskedes.

Dampvognene, der var det mest bemærkelsesværdige ved det rullende materiel, bestod af en ca. 13,5 m lang vognkasse, hvilende på 2 bogier, hvoraf den ene udgjordes af et lille lokomotiv med opretstående kedel. Vognenes forreste endevæg kunne åbnes på hængsler, således at dampmaskinen kunne køres il eftersyn o. lign. Det fortælles om det røre, det vakte, når den lille maskine som særtog kørte ad statsbanernes spor til reparation i Helsingør eller København. Dampvognene kunne indvendig rumme 32 og ovenpå 60 rejsen-

de. Det var ellers ingen lysttur at sidde ovenpå, hvor man foruden regn og blæst var udsat for at få al røgen fra lokomotivet i hovedet.

Banens driftsform var den enkleste mulige. Alt billetsalg foregik i toget hos togføreren, der var forsynet med billetter, som man finder det idag i vore rutebiler o. lign. Maskinen blev passet af en mand, der samtidig var fyrbyder og lokofører. Holdepladserne Kagerup, Mårup og Saltrup blev passet af „Holdepladskonere“, mens banelinjen skulle passes og tilses af disses mænd. I Græsted var en „Stationsforvalter“. Han skulle foruden „ved sin hustru“ at besørge stationens post- og telegramtjenesten på Græsted station „i alle løbende forretninger“ være banepersonalets nærmeste overordnede. Tillige skulle han have tilsynet med remisen og værkstedet, der var tilknyttet stationen.

Som man kan se var der nok at gøre for en enkelt mand. Efterhånden som godsbeholdningen steg, kneb det derfor også for „Holdepladskonerne“ at klare ekspeditionerne, så de måtte kalde mændene hjem ved togtiderne. Allerede 1. april 1882 opførte den kvindelige betjening og mændene

ne blev „Holdepladsforvaltere“. Der kom dog atter „koner“ til tjenesten i 1922. Som før nævnt var der telegraf på banen, men der var kun telegrafapparater i Hillerød og Græsted. På holdepladserne var anbragt togmeldingsklokker.

Allerede i 1888 viste det sig nødvendigt at afskaffe dampsporvognene. Kedlerne var for små og kunne ved fortsat overbelastning kun holde et par år endnu. Skåne man dem, kunne de imidlertid holde adskillige år endnu. I 1889 blev der da anskaffet et 11 tons 2-akslet lokomotiv, og samtidig omdannedes den ene dampvogn til personvogn. Dampmaskinen blev så anvendt som reserve for den anden. Denne blev, men først i 1896, ombygget til personvogn. Maskinerne blev ombygget til selvstændige lokomotiver, der fik et noget karakteristisk ydre. Nogle syntes, de var „pæne“, men et af dem blev dog udrangeret alene på grund af sit udseende 30 år efter. De var også meget brandfarlige og forårsagede flere skovbrande. Efter at der i 1885 ved en sådan brand var ødelagt 40—50 tdr. land skov, fik man installeret særlige gnistfangere i skorstenen.

Banens økonomi var meget dårlig, hvad der bl. a. bevirkede, at man ikke havde råd til helt at udskifte grydesporene, som havde vist sig at være meget dårlige. — Fra begyndelsen af halvfemserne tiltog det årlige underskud jævnt. I 1896 blev banen forlænget til Gilleleje, og i 1897 blev Kagerup-Helsingør banen bygget af særlige bevillingshavere og taget i forpagtning af Gribskovbanen.

I 1908 påbegyndte man en udskiftning af sporene. Man udskiftede de gamle grydespor med 22,5 kg jernskinne på træsveller. På grund af verdenskrigen blev dette arbejde først afsluttet i 1924. Endnu kan man dog finde stumper af de gamle spor. På Græsted st. er der lagt et stykke på en

halv snes meter „til side“. Det er absolut værd at kigge på, hvis man kommer på de kanter.

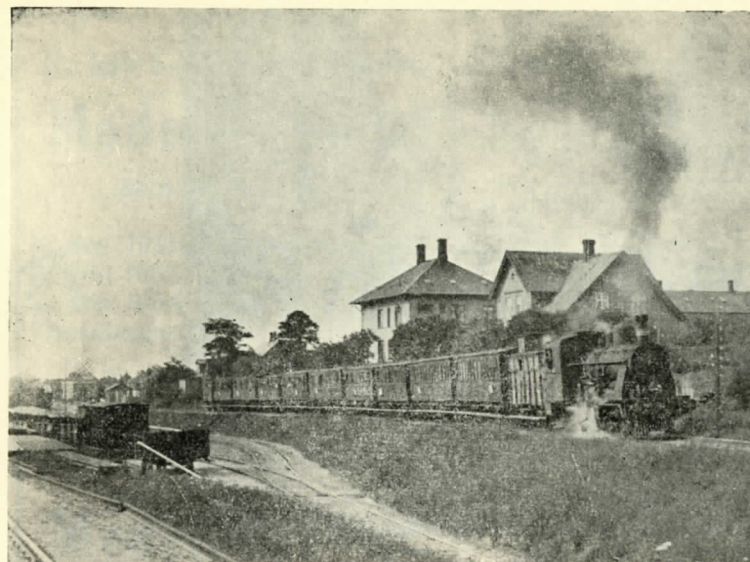
Ved åbningen af banen fra Helsingør til Hornbæk i 1906 skabtes der fra denne kant mulighed for konkurrence for Gribskovbanen i Gilleleje ved denne banes mulige forlængelse hertil. I 1915 blev muligheden virkeliggjort ved åbningen af banen fra Hornbæk til Gilleleje. Der opstod nu problemer med hensyn til anbringelsen af Hornbækbanens endestation i Gilleleje, og da det viste sig, at den ville få en for Gribskovbanen meget uheldig placering, gik G.D.S. ind på planen om en fælles station, der mod et nærmere aftalt årligt beløb, skulle drive denne for begge baner.

Endelig i 1924 åbnedes den sidste del af Gribskovbanen, nemlig strækningen Helsingør—Tisvildeleje. Også denne er kun overtaget i forpagtning af G.D.S. — Efter at den i sin tid planlagte Rågeleje-bane blev opgivet, blev „gaffelen“s to ender sat i kontakt med hinanden ved en rutebil forbindelse, som banen har koncessionen på.

I 1927 gik banen ligesom mange andre baner over til at indføre motorvognsdrift ved anskaffelsen af 2 benzindrevne motorvogne fra „de forenede Automobilbyggerier“ i Odense.

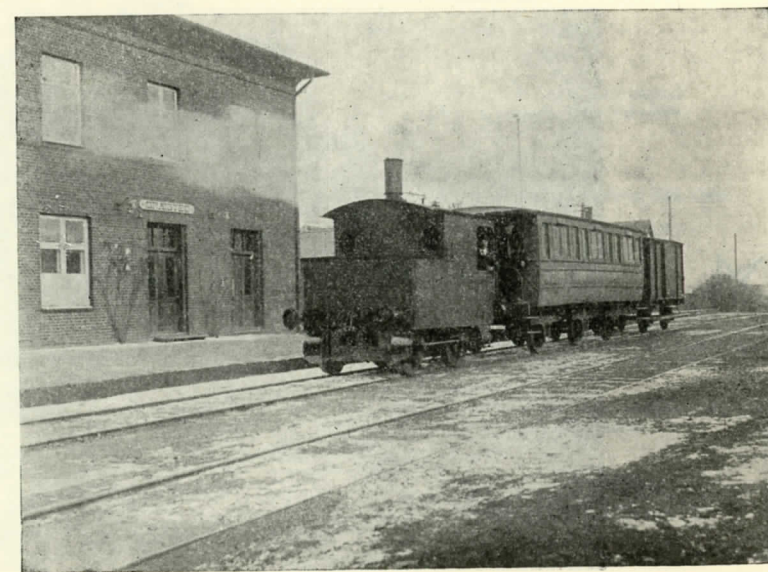
Efter anden verdenskrig supplerede man op med skinebusser, og for snart et par år siden modtog man fra „Frichs“ et af de store nye bogie-diesellokomotiver, ligesom der nu kører flere moderne stålvoerne på banen.

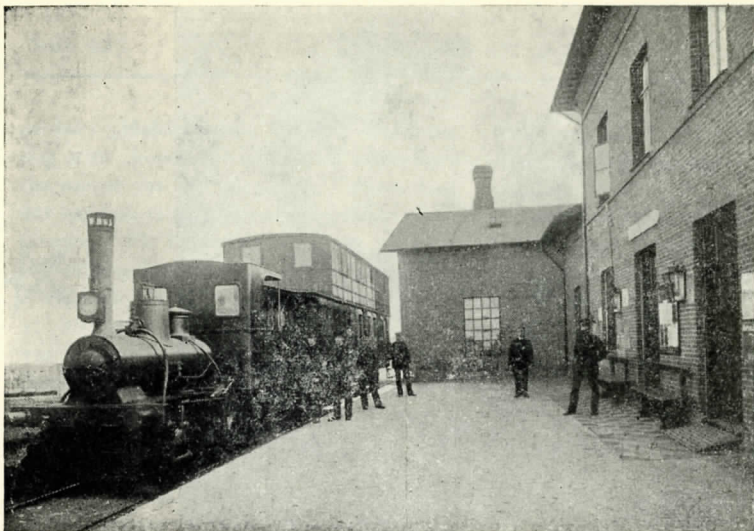
Det har altsammen simplificeret togdriften betydeligt, og det har vist sig, at den enkle driftform, der var forudsat ved åbningen i 1880, takket være det mellem-liggende trekvarte århundredes tekniske fremskridt i det væsentlige stadig er den foretrukne.



Tog med gennemgående vogne fra København

Dampvognsmaskine ombygget til lokomotiv.
Personvognen er en af de gamle 3-akslede.

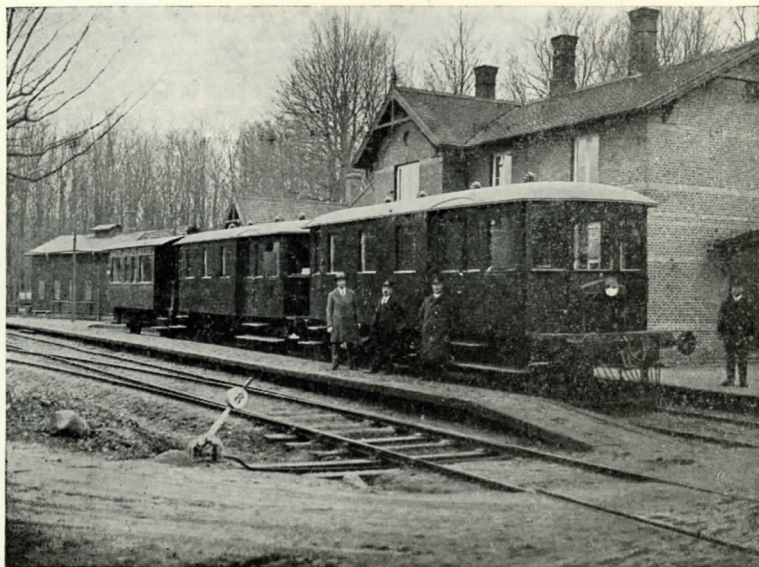




En af de små to-akslede maskiner med ombygget dampvogn på Græsted Station. — Læg mærke til gnistfangeren i skorstenen.



Motortog på Kagerup station.
Personvognen er den andetsteds affillede C 40.



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.
— Husk porto —

Modelbane-nyt

Kongevejen 128
Virum

KLUBMEDDELELSER.

Modeljernbaneklubben »HO«
Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.
1 à 2 medlemmer, interesseret i deko-
rationsbygning, kan optages.
RY 59 42 v eller 30 06 31

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.

12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat
og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk
og fransk. Sendes portofrit mod forud indbeta-
ling af kr. 2,50 til: B. Merkel Palsdorf, Konge-
vejen 128, Virum.

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.

Scenery-landsskabssortiment

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



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

—O—

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.

—O—

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.
Spurvekiosken, Hans Knudsens Plads.
Thorngreen 1/8, Vimmelskiftet 46—48, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk

ALBORG:

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

ARHUS:

Arhus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldmedegade 40.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

—O—

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.

—O—

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

—O—

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

MEMBER AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

