

Lær de mange hobbyblade at kende for en billig penge.

Vi åbner sæsonen med et godt tilbud til både nye og gamle kunder. Det drejer sig om ubrugte eksemplarer af nedennævnte kendte tidsskrifter alle af årgang 1957 eller tidligere: (Pris i parentes angiver ordinær pris).

Model Railway News (2,25) pr. stk. kr. 1,25 (10 stk. 10 kr.)

Dette blad er i stort format med noget for alle sporvidder.

The Railway Modeller (2,75) pr. stk. kr. 1,50 (10 stk. 12,50 kr.)

Et blad for selvbyggere i de mindre sporvidder.

The Model Engineer (1,40-ugeblad) pr. stk. kr. 0,90 (10 stk. 7,50 kr.)

Bladet for alle mekanisk interesserede.

HO-Rivarossi (1,90) pr. stk. kr. 1,00 (10 stk. kr. 8,50).

For alle HO-folk, i sær Rivarossi-kørere.

LOCO-Revue (2,75) pr. stk. kr. 1,50 (10 stk. kr. 10,00)

Det franske modelbaneblad.

Miniaturbahnen (3,75) pr. stk. kr. 3,00 (5 stk. kr. 13,50)

Det vesttyske modelbaneblad.

Der Modelleisenbahner (1,85) pr. stk. kr. 1,40 (10 stk. kr. 12,00)

Det østtyske modelbaneblad.

European Railways (2,00) pr. stk. kr. 1,50 (5 stk. kr. 1,25)

Det europæiske jernbaneblad.

Eisenbahn (3,25) pr. stk. kr. 1,75 (5 stk. kr. 7,50)

Det østrigske jernbane- og modelbaneblad.

Railroad Model Craftsman (5,00) pr. stk. kr. 3,00 (5 stk. kr. 12,50).

Amerikansk modelbaneblad for alle skalaer.

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

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan hver dag kl. 16¹⁵-17³⁰
ovennævnte bøger og blade beses og købes.



MODELBANE *Nyt*



10

7. ÅRGANG

OKTOBER 1958

PRIS

1 75

Vi præsenterer –

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

LONG perfektomskiftere

er af en særlig udformning, som gør dem velegnede også til indbygning i lok af andre fabrikater og i selvbyggede maskiner. Den leveres i to typer, nr. 640 uden og nr. 641 med platinkontakter på særlig afbryder for motorstrømmen under omskiftningen. Den forhindrer „spring“. Priser: kr. 12,00 og 15,00.

LONG MODELBANE

Kontor: Skotterupgade 7 . N.

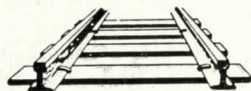
v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 – Telf. 81 80

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

»LONG« HOLDER LÆNGST!

De er på rette spor med –

JOTOFLEX



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

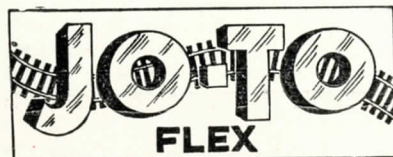
Vi åbner sæsonen med en ny pris:

Pr. meter kr. 5,00

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

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Scenery

Det danske landskabs Sortiment



Nye sortimenter i træer, idyller m. m. samt strømaterialer i næsten enhver tænkelig farvnuance.

En gros:

BENT PALSDORF, KØBENHAVN

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

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

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

Distribution:

MODELBANE-nyt, VIRUM

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

7. ÅRGANG
OKTOBER 1958

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

LIERBANEN

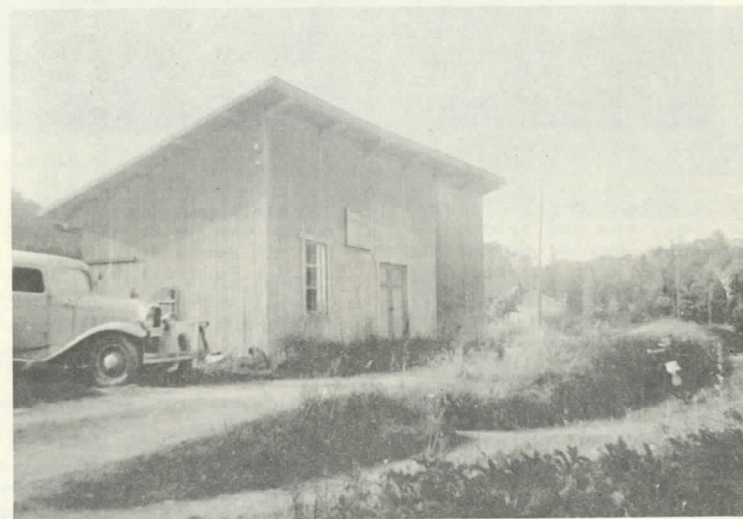


Fig.1. UTENGEN stasjon på Lierbanen.

For noen år siden skulde jeg sykle fra Drammen til Vikersund langs sørsiden av Tyrifjorden. Jeg la da veien om LIER jernbanestasjon for å følge Lierdalen oppover til SYLLING.

Da jeg hadde passert Lier stasjon, la jeg merke til en demning som fulgte veien på dennes venstre side. Av og til var demningen skåret over, eller en bekk løp gjennom den og rett som det var, krysset den landeveien. Jeg forstod med engang, at dette var den ned-

lagte gamle Lierbanen. Jeg blev interessert og forsøkte å følge det gamle banelegemet bortover. Men hvor jeg var, var dette umulig og vei og bane skiltes, idet veien gikk oppe i dalsiden, mens banen holdt seg i dalbunden.

Etter å ha syklet noen kilometer stoppet jeg for å nyte utsikten over Lierdalen. Men vad var det? - Der nede i dalen, så det jo ut til å ligge en jernbanestasjon. Det var da stationshus og pakkehus. Jeg trillet syklen nedover bratte

VORT FORSIDEILLEDE (FRONT COVER)

SJ loko PRINS AUGUST bygget 1856 i Manchester af Beyer Peacock & Co. samt fire af de ældste personvogne. Hele toget findes på Järnvägsmuseet i Stockholm. (Swedish State Railways (SJ) engine PRINCE AUGUST from Beyer Peacock England built in 1856 and four old passenger coaches)



Fig.2 SYLLING stasjon.

kleiver og befant meg på Utengen stasjon. Det, som jeg trodde var stasjonshuset, var et privat hus, som ikke hadde hatt noe med banen å gjøre. Det som jeg hadde tatt for pakkhuset var altså både ekspedisjonshus, venterom, kontor og pakkhus i ett. (Fig.1). Her fant jeg også rester etter perongen. På ekspedisjonshuset stod fremdeles det gamle stasjonsnavnet UTENGEN. Mere primitivt og fattigslig stasjon enn denne kan vel neppe tenkes.

Ferden gikk videre, men nu syklet jeg på det gamle banelegeme med 15 kilometers fart i timen. Jeg kjørte vel antagelig med samme fart som toget i sin tid hadde kjørt. Det var god vei å kjøre på her. Dosseringen i svingene eller rettere sagt kurvene var fine og det blev en morsom kjøretur inn imellem alle leirbakkene opp igjennem Lierdalen.

Ved Tronstad så jeg en gammel jernbro, som banen hadde gått over.

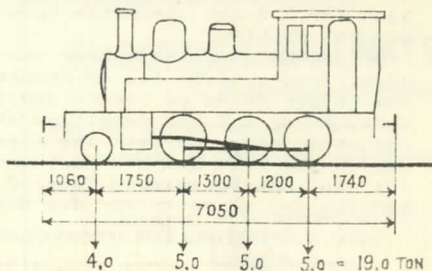
Øverst i Lierdalen kom jeg opp på en høy moréne fra istiden. Her lå hovedstasjonen, Sylling (fig.2) Primitiv var den -. Skinnegangen gikk på venstre siden av byggningen med skråtaket, som var stasjonsbyggningen.

For å komme ned til Tyrifjorden måtte banen gå i siksak ned til

Svangstrand stasjon, hvor i gamle dager dampbåten RINGERIKE tok i mot de reisende, som skulle videre til Sundvollen. Strekningen fra Sylling til Svangstrand blev bara brukt om sommeren i turisttiden.

Lierbanen blev åpnet for drift 12/7-1904. Sporvidden var den samme som Kristiania-Drammensbanen dengang, 1,067m. Lengden var 20.6 km. Banen snodde seg oppover Lierdalen mellom leirbakter, og som et kuriosum kan nevnes, at der ikke skal ha forekommet en eneste sprengning i fjell på hele strekningen. Dette er vel ene-

Fig.3. To stk. av dette lok kjørte på Lierbanen. (Fig.4 på neste side er samme lok).



MB-NYT

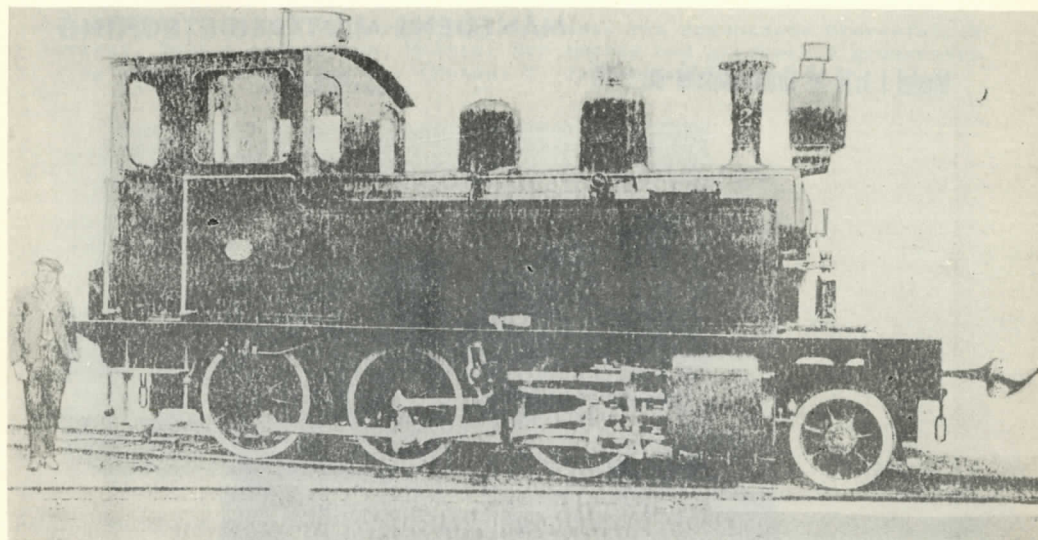
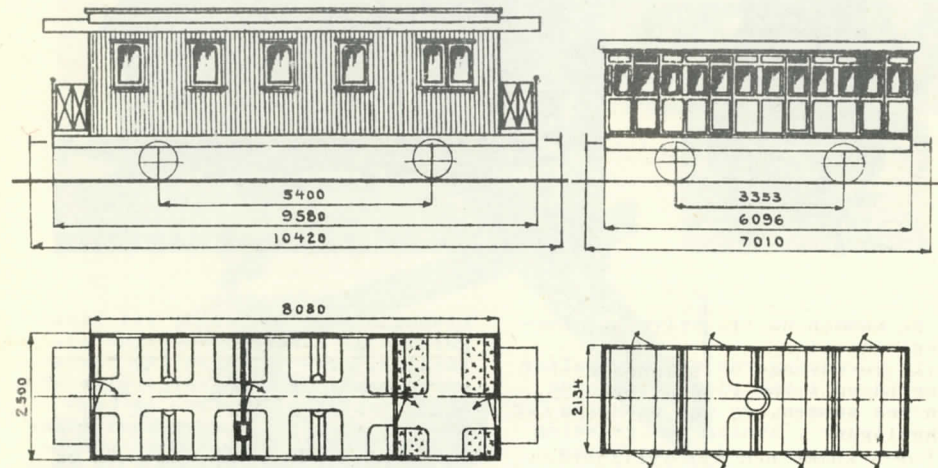


Fig.4. Se fig.3.

stående i Norge. Broene var tømmerbroer. Ved hver ende av disse var der satt opp en vanntønne som alltid skulde være fyllt med vann. Dette var av hensyn til gnister fra lokomotivet.

Utstyret på banen var enklest mulig. Hvordan stasjonene så ut

Fig.5. Passasjervogn type BC



NB! Artiklen fortsattes side 158.

viser billedene fra Utengen og Sylling stasjoner. Disse stasjoner hadde dreieskiver. På Sylling stod også banens lokomotivremisse med to spor, et til hvert av banens to lokomotiver.

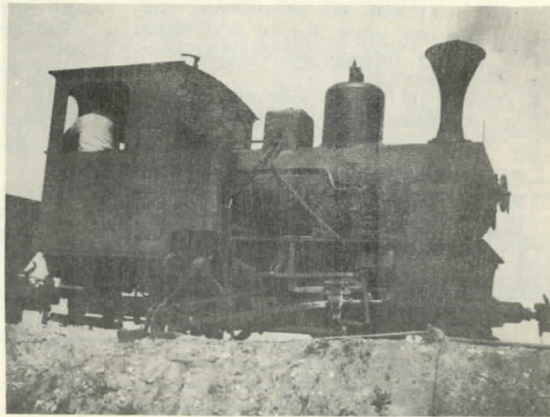
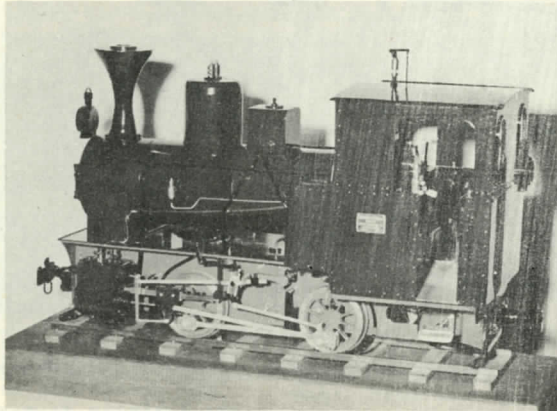
De to lokomotivene var tanklok av type 1-C-0 (fig.3 og 4). De

Fig.6. kl.3. personvogn.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

Model i 1:10 af Orensteinloko nr. 9791

II. ARTIKEL

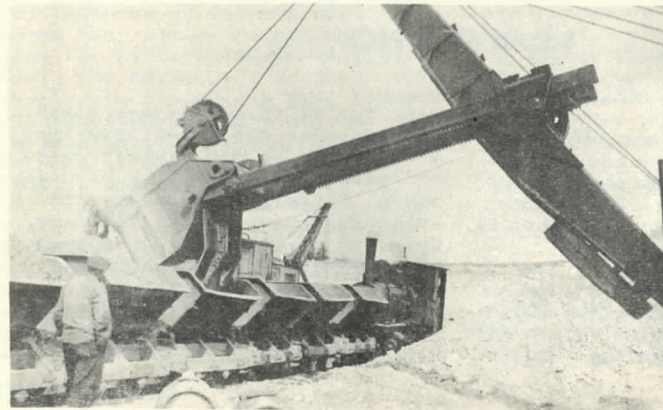
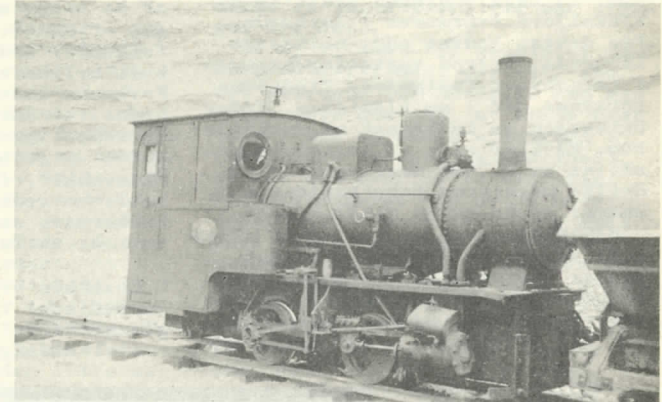
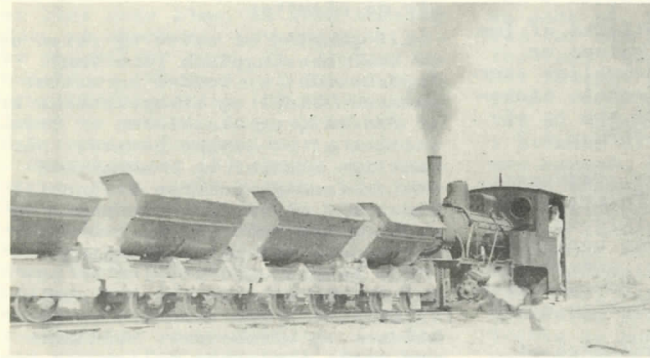


Vi kommer nu til selve byggebeskrivelsen!

I. Hovedvangerne udskæres efter tegningen i 2mm plade, vangerne loddes sammen, og der udskæres for aksellejer, åbning for rensning af akselkasse, endvidere bores huller for bremseaksel, styringsaksel samt beslag for de fire

bremsehængere og beslag til fastgørelse af sandrør. Vangerne adskilles, for- og bagstykke fastgøres samtidig med fastgørelse af barrierepladen. På for- og bagstykket monteres puffer samt banerømmere. På barrierepladen påmonteres kedelkonsol, bladfedre samt to lejer for den tværliggende ak-

A propos så har vi her et par snapshots fra Hedehusene Skærvefabrik Øverst: 7035 i grusgraven. Midten: Der læsses med gravkøer i grusgraven - og NEDERST: Fuldt læs op. (Fotos: S. Jørgensen).



sel til bundhanetrækket og lejer for træk til cylindermøreapparat, der er anbragt i førerhusets venstre side. Smøreapparatet trækkes over en vippe fra venstre kvadrantbøjle.

II. Kedlen er fremstillet af 1mm messingplade, som er valset og slaglodet. Den ejendommelige skorsten er støbt af hvidmetal. Støbe-modellen laves i hårdt træ og efter denne laves støbeformen i 2 halvdele af gips.

Sikkerhedsventilerne, fødeventiler og injektorer er formet af rd. messing ved hjælp af file og en i en skruestik fastspændt boremaskine. Vandstandsarmatur, prøvehaner, armatursejle, fyrdør, udvaskerprop- per m.m. monteres på kedlen efter tegninger og skitser.

III. Førerhuset laves også af 1mm messingplade, gulvet dog af 2mm. På baglædningen pånittedes et vinkeljern tværsover i dørhøjde. Fra dette, lodret ned, nittes et lignende, hvorpå vægtstangsbremsen i førerhuset fastgøres. Vinduerne forsynes med 1 mm plexiglas. Under kulkassen er indbygget et værktøjsrum. På hver side af kulkassen pånittedes en 0,75mm messingplade på hvilke maskinens fabrikationssted, nummer og år males eller ætzes.

Hjulbandagerne er drejet af akselstål og presset på selve hjulet, som er 8mm messing. Forinden hjul og bandager samles, skæres eger og kontravægte ud, og der bores huller til drivtappe. - Ved dette ar-

bejde og ved monteringen af hjul-sættene i bundrammen, samt ved tilpasningen af kobbelstænger, må der udvises den største nøjagtighed, da man ellers vil få besvær med disse, når de påsættes.

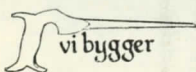
Alt gangtøj er savet og filet ud af svær messingplade (6 a 7mm). Krydshovedet er loddet og nittet sammen. Glider og stempelstokke er af fodstål, og linealerne er fremstillet af et stykke notstål. Når samtlige stænger og kvadrantbøjlen er færdig, poleres delene til sidst med meget fint sandpapir og endelig med polérpapir, hvorefter det sendes til matforkromning.

Når gangtøj med styring er påsat og samlet, mangler kun nogle få detaljer som sandrør, bremsekloster og bremsetræk, bundhaner med træk, lanterner o.lign.

Sidste hånd på værket er maling af de ting, som ikke inden samlingen er malet. Maskinens farver er følgende: Kedel, barriere, førerhus, cylindre -- mørkegrøn
Førerhus indv. fra gulv til dørhøjde: -- sort
Førerhus indv. fra dørhøjde til loft: -- gulbrunt
Sidevanger, for- og bagplade samt hjul: -- røde
Lanterner, sandrør, tag, bundhanetræk og puffer: -- sorte

Maskinen er til slut monteret på en med spor forsynet konsol i en glasmontre.

H. Jørgensen - S. Jørgensen



Litra Q i HO

2. ARTIKEL (Første artikel i forrige nr.)

Vi fortsætter her byggebeskrivelsen til litra Q. Det vil dog være nødvendigt for forståelsen, at De også har tegningerne fra forrige nummer foran Dem, når De læser det følgende.

Men tilbage til arbejdet. Vi fremstiller nu en plade som (A). De to plader (D) loddes sammen forinden boring og udskæring foreta-

ges, for at få dem nøjagtig ens. Endvidere er det formålstjenligt at på lodde et par stykker rustfri plade 0,5-0,75mm tyk på undersiden. Disse bruges senere til koblingsstænger. Mærk alle fire dele, så De ikke, når delene senere skilles, får dem endevendt.

Først bores 2,5mm, hvorefter stålet tages af. Derefter bores rammerne op til 3mm ø. De på tegningen angivne mål bør overholdes

nøje. Navnlig gælder dette akselafstandene og cylindrenes placering.

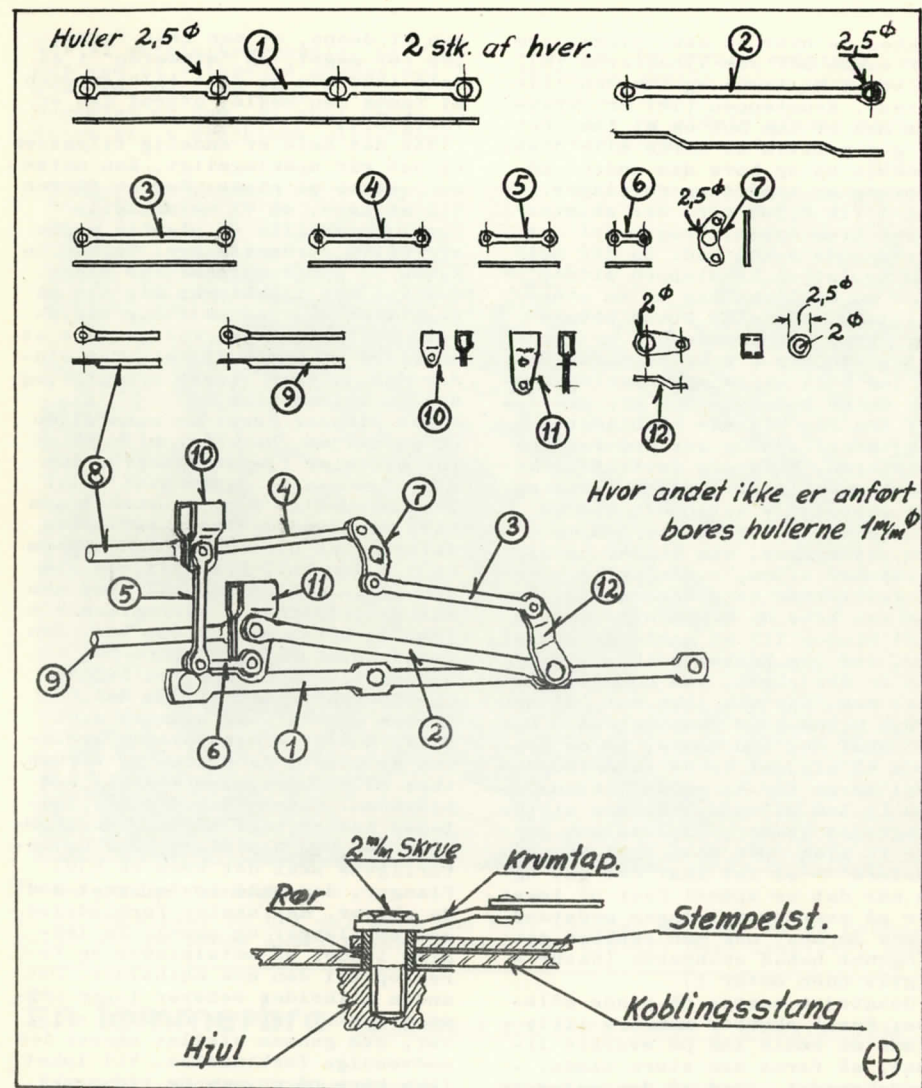
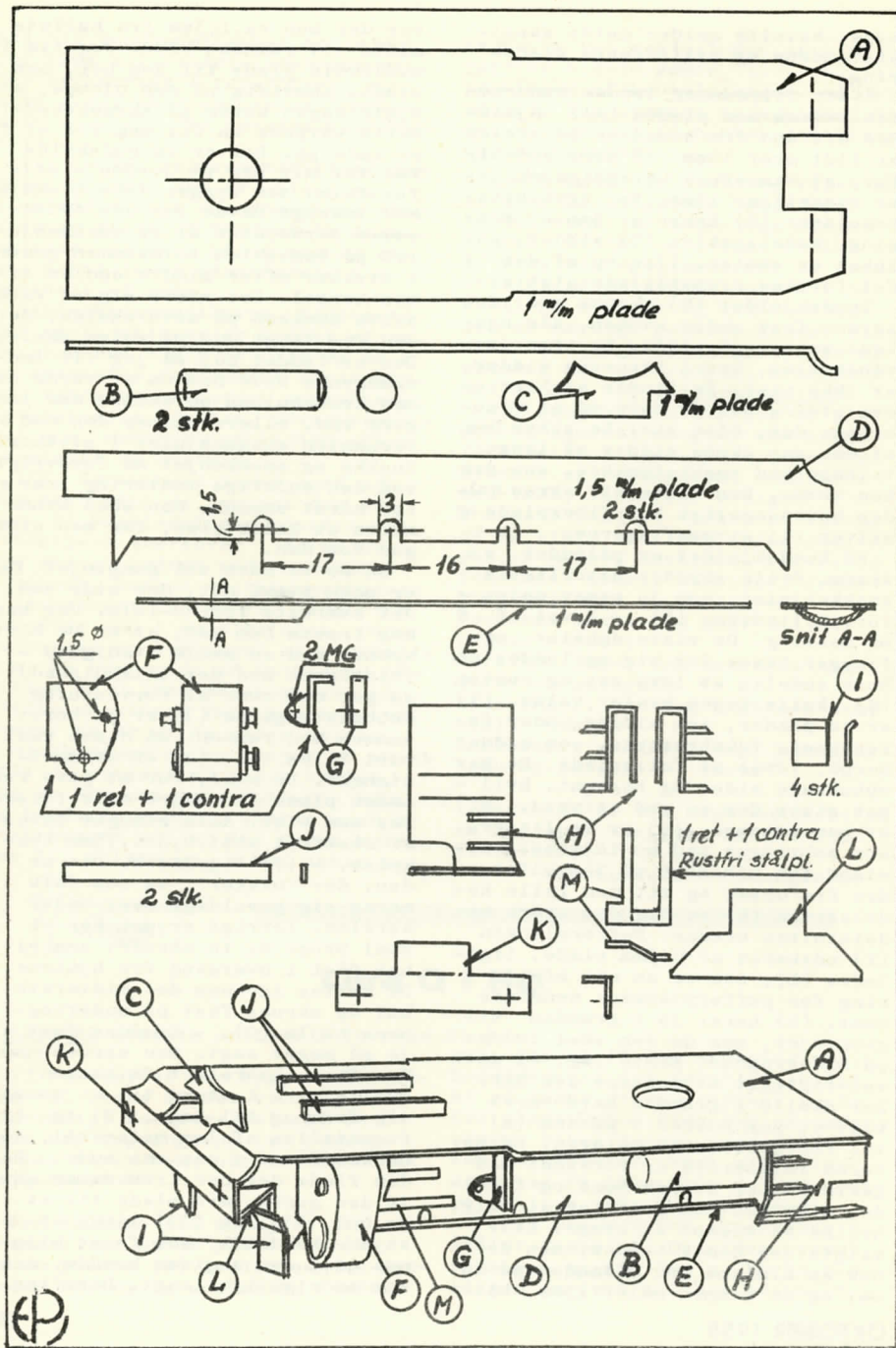
Efter tilpasning loddes bundrammen sammen med pladen (A). Hjule-nes afstand fra hinanden på akslen er lidt over 13mm, så sørg endelig for, at rammernes udvendige mål ikke overstiger 13mm. To trykluftsbeholdere (B) laves af 5mm ø messing. Kedelstøtten (C) sidder, når loket er samlet, lige op af den i det forrige fremstillede støtte.

Bundskjoldet (E) skrues med tre skrue fast under rammen, når hjulene er sat på plads. De tre gevindhuller, hvori skrueerne sidder, er ikke vist. De finder sikkert uden større besvær selv ud af at anbringe dem. Blot skal De sikre Dem, at den ene skrue sidder så langt tilbage mod sneketrækket, som den kan komme. Den midterste skrue holder hovedsageligt kun fiberplade og skiver til strømaftagerne.

På bundskjoldet er pålodet en skærm. Dette skyldes naturligvis snekehjulet, som jo rager nedefor. Cylindrene (F) er lavet af 8 mm messing. De viste dæksler og flanger laves for sig og loddes på. Husk endelig at lave ret og contra. (G) skulle ingen kvaler volde. (H) er to plader, som sidder under førerhuset. Trinbrættene, som sidder herpå, laves af folieplade. De har opbukkede sider og bagkant, hvilket giver dem en god stivhed. (I) er banerommere. (J) er to lister, som anbringes med en indvendig afstand fra hinanden på 14mm. Afstanden fra disse og til den lille kedelstøtte (C) er lig den store kedelstøttes bredde. Pufferplanken (K) udskæres af 0,5mm plade, ligeledes (L), som er en art afstivning for pufferplankens nederste kant. (M) hører jo i grunden til gangtøjet, men da den skal loddes på undervognen, mente jeg, at det var rigtigst at medtage den her. Der skulle i grunden have været vist et par huller i pladen (A) til fastgørelse af motoren. Da motoren imidlertid er forsynet med gevindhuller i både bund og forside, står det Dem frit for at vælge hvilke De ønsker at bruge. Selv valgte jeg dem i bunden, men de har en afstand fra hinanden på 16 mm, og da rammen måler 13mm, bli-

ver der kun ca. 1,5mm fra hullets midte til rammens side. Jeg fik imidlertid plads til dem her, men stødte samtidig på den ulempe, at hjulflangen kørte på skruehovedet. Dette sørgede en fil dog for at få en ende på. Der er da gudskelov råd for alt her på jorden - selv for folk, som bygger loks i skala HO! Iøvrigt havde jeg den tvivlsomme fornøjelse at se snekehjulet på bagakslen fuldkommen gnavet i stykker efter mindre end en times kørsel. Det viste sig at være selve snekken på motorakslen, der sad for langt ude på selve akslen. Den er loddet på, så jeg vil indtrængende bede Dem om at varme den med loddekolben og skubbe den længere ind, ellers skærer den med overkanten snekehjulet i stykker. Snekke og snekehjul må forøvrigt ved den endelige montering ikke gå for hårdt sammen. Man skal kunne mærke et lille slør, før man siger god for den.

Så er vi nået til gangtøjet. Det er uden tvivl det, der står som det sværeste for HO-folk. Jeg kan dog trøste Dem med, at er De blot væbnet med en smule stædighed - (tidligere hed det tålmodighed), så går det over al forventning. Kobbelstængerne (1) er jo boret sammen med rammen, så disse skal blot files til. (2) er stempelstænger. De skal, for at give fornøden plads for andre dele forsættes som vist. Alle stænger laves af rustfrit stål 0,5-0,75mm tykkelse, - (7) ligeledes. Det er den, der "nikker", og som folk mører sig gevaldigt over under kørslen. Iøvrigt er det her vi skal bruge de to skrue, som vi har fået i overskud fra hjulene. De sættes igennem det midterste hul og skrues fast på undervognens bøjle (G). - Spændes fast er jo så meget sagt, men skruen spændes fast, hvorefter "nikkeren" skulle være i stand til at bevæge sig frem og til bage. (8) og (9) fremstilles af 1mm meterstål, som bankes fladt i den ene ende. På den flade der her fremkommer skul- le der gerne være plads til et 1 mm hul. (10) og (11) laves af et stykke hvidblik, som først klip- pes af i den angivne bredde, men som er rigeligt langt. Derefter



HO-Rivarossi

er et interessant italiensk modelbaneblad med letfattede artikler selv for ikke italiensk-kyndige.

Pris pr. nr. Kr. 2,00.

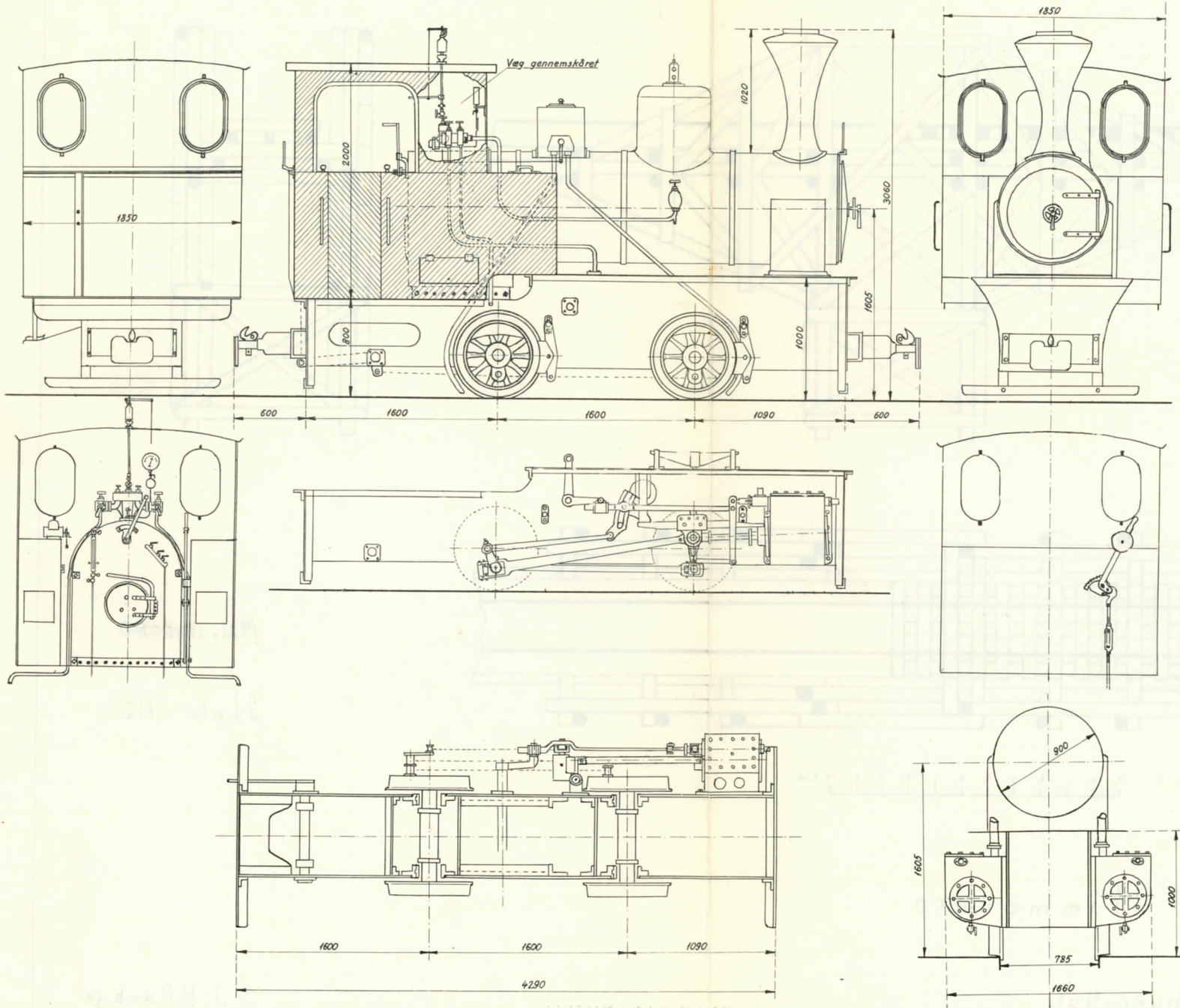
Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

LOCO-Revue

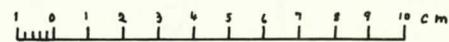
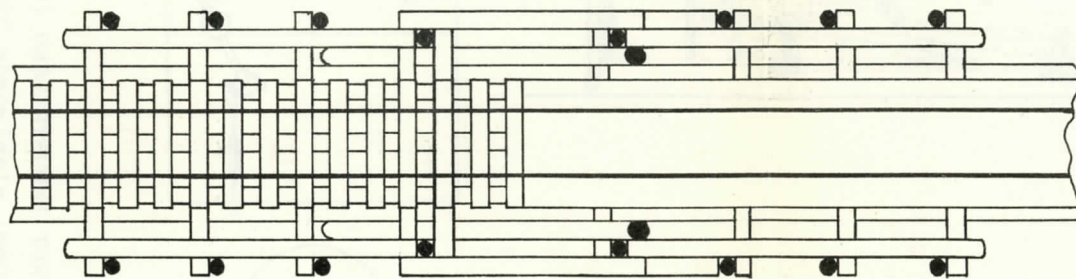
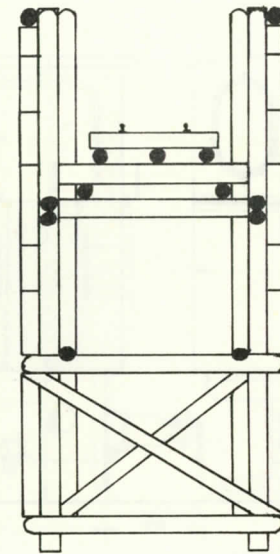
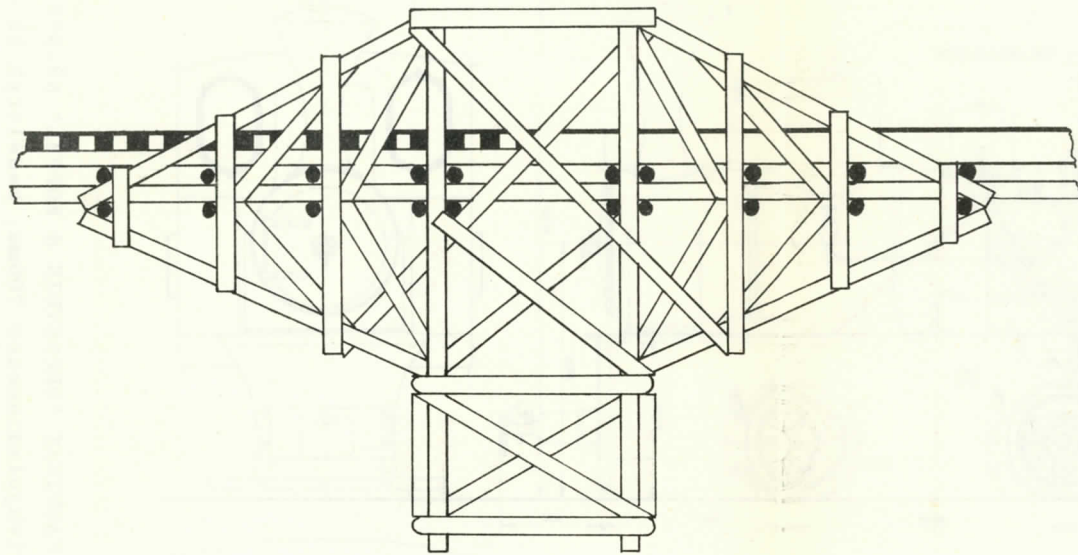
er det franske modelbaneblad for jernbaneentusiaster. Også artikler om de »store« baner.

Pris for enkelthefte: Kr. 3,25.

Årsabonnement (11 numre) kr. 32,50.



TEGNING I 1:45 AF SMALSPØRET INDUSTRILOKO (0,785) FABRIKAT "ORENSTEIN & KOPPEL" NR. 9791 - 1921, cylinderdiameter 250mm, slaglængde 350mm, drivhjulsdiameter 700mm, kedeltryk 12 atm. trækraft 1880/2260kg, hedeblade 23,48 m², risteflade 0,456 m², vandbeholder 1,05t, kulbeholdning 0,625t, tomvægt 9,4t og tjenestevægt 12,0t. - Se løvrigt teksten inde i bladet.



Målestok H0

Skala 1:2

Tømmerbro

Modelbane-Nyt

J.-H. Raabye

bukkes de over et stk. plade, som har samme mål som linealerne (M). Så bores hullerne og længden tilpasses. Krumtappen (12) er forsynet med et 2mm hul og et 1mm. Det er god politik at mærke alle disse smådele op og bore dem inden udskæring og tilfilning foretages. Det lille 2,5mm rør, der skimtes efter krumtappen, bruges til at fastspænde denne med. Da der mellem hjulet og krumtappen sidder både en koblingstang og en stempelestang, som skal kunne bevæge sig frit, når krumtappen er spændt fast, kan man (i hvert fald kunne jeg!) få mange spekulationer over denne bagatel. Men hr. Ole Jæger fra Rom klarede problemet for mig. Hans forslag ses nederst på tegningen. Hvis jeg fortæller, at krumtappen ligger mellem røret og skruhovedet, fastspændt som en slutskive, og at rørets længde er 2mm, stængerne, som sidder herpå, tilsammen 1,5mm, - så skulle videre forklaring være unødvendig. Om man kan købe de 0,9mm nitter, som skal bruges til at samle gangtøjet med, ved jeg desværre ikke. Har man en drejebænk, kan man jo selv lave dem. Har man ikke det, må man bruge 0,9mm blød messingtråd. Men det skal dog indrømmes, at de drejede så afgjort er de pæneste. Man skal sørge for at vende nittens hoved (1,5mm ø) udad. Når man nitter gangtøjet sammen, behøves kun ganske få slag. Det hele skal kunne "daldre" - så let skal det gå, og så når det er spændt fast på loket. Der må overhovedet ingen modstand kunne mærkes, når man skubber det langsomt henad skinnerne (Natur - ligvis uden motor i).

Gangtøjet sættes på plads således: Først skubber man den lille slæde en smule ind på øverste lineal, så føres den store slæde, - krydshovedet - ind på den nederste lineal, hvorefter røret sættes gennem stempelstangens anden ende og gennem koblingsstangen, som forøvrigt først er monteret på de tre andre hjulsæt. Krumtappen lægges derefter ovenpå røret og skruen sættes i og spændes fast. Til slut sættes "nikkeren" på plads med den tidligere omtalte skrue. Krumtappen er forsat ca. 2mm fra drivhjulsets centrum. Pas på ved monterin-

gen af denne, at den ikke forsættes for meget, da "nikkeren" i så fald ikke kan gå helt tilbage uden at ramme den bøjle, hvorpå den er fastgjort.

Når det hele er endelig tilpasset og det går upåklageligt, kan motoren sættes på plads. For at få den til at køre, må vi naturligvis først fremstille og påsætte nogle effektive strømaftagere. De kan jo laves på mange forskellige måder. Jeg vil dog indskrænke mig til at beskrive den, jeg selv har benyttet. Jeg mente, den var lettest at anbringe på bundskjoldet. Her sidder den jo også ganske upåagtet, og det er vel et plus.

Man klipper først en metalplade ud på 8x13mm. Derefter klippes et par strimler fjederbrønce 0,15mm tyk. Bredden på denne skal helst ikke overstige 2mm. De bukkes som vist på hovedtegningen og loddes derefter på pladen. I pladen bores et 3,5-4mm hul. Det monteres således. En fiberplade, så tynd som mulig, tildannes i størrelsen 8 x 13mm og bores med et 2mm bor. Den lægges over det midterste hul i bundskjoldet. Ovenpå den lægges en fiberskive med et 2mm hul. Skruen sættes i og spændes godt fast. Hullet i metalpladen er lavet så stort, da pladen og skruen ikke må få elektrisk kontakt med hinanden. Strømaftagerne må ligeledes heller ikke berøre bundskjoldet, men kun hjulflangerne. Og naturligvis skal det være de hjulflanger, der ikke er forsynet med de skiver, der skaber forbindelse mellem flanger og aksel. En ledning loddes på metalpladen og føres op til den ene kulholder. Den anden kulholder behøver ingen ledning takket være de omtalte skiver, som gennem stellet skaber den nødvendige forbindelse. Vil loket ikke køre på nuværende tidspunkt, flyttes ledningen over på den anden kulholder. Så skulle der ikke være noget i vejen, hvis man da ellers har husket at sætte strøm på.

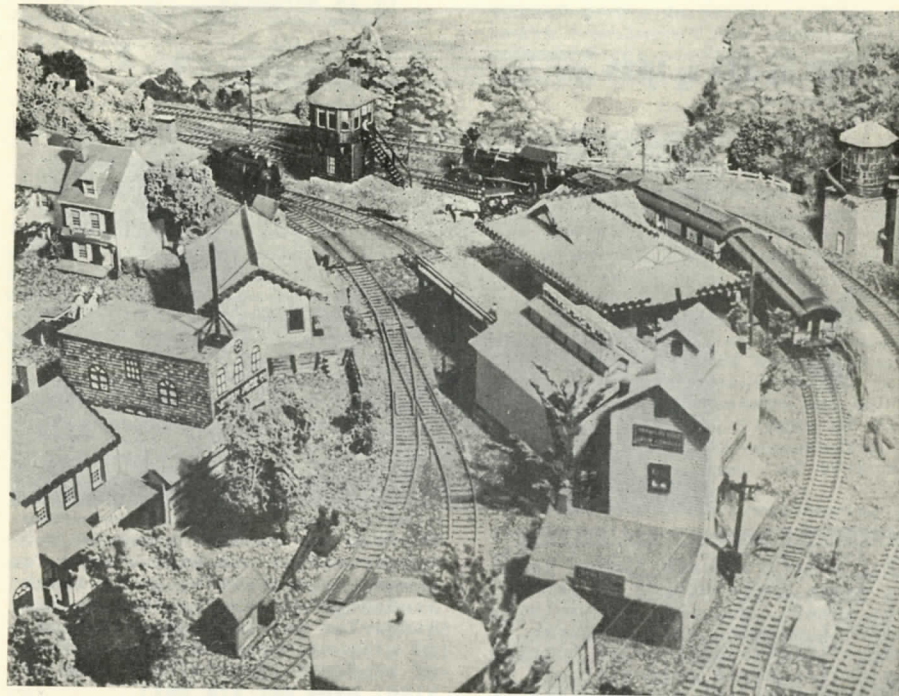
Når prøvekørslen er lykkelig overstået, laves de sidste sarte småstumper, "flagstængerne", lygter o.lign. Skulle der være lys i dem, bliver de efter min mening for klodsede. "Flagstængerne" la-

ves af messingknappenåle. De findes ved at stikke en magnet ned i syæsken. De, der ikke følger med magneten er dem, vi skal bruge. De files til i drejebænk eller bore-

maskine. De øvrige småtings udformning skulle kunne udmåles på hovedtegningen.

(3.die og sidste afsnit bringes i november-nummeret).

EPI



For den grundige modelbygger

er en modelbane en hel del mere end blot skinner og tog, og en bebyggelse som på denne amerikanske HO-bane kan sikkert også inspirere DEM.

En tømmerbro MELLEMFELT TIL TØMMERBROEN I AUGUSTNUMMERET

Jeg tror, at den fremherskende vaneforestilling om et modelbatterræn er et bjerglandskab. Var det ikke en idé ind mellem bjergene at anbringe et dalstrøg med en vild flod? (Floden laves meget let af sammenkrøllet, hvidt silkepapir, terranol, mastik eller gips, umalet, den let grålige farve, der svarer til naturens, opnås hurtigt ved tilstøvning, - eventuelt ved hjælp af cigarettaske; til sten i

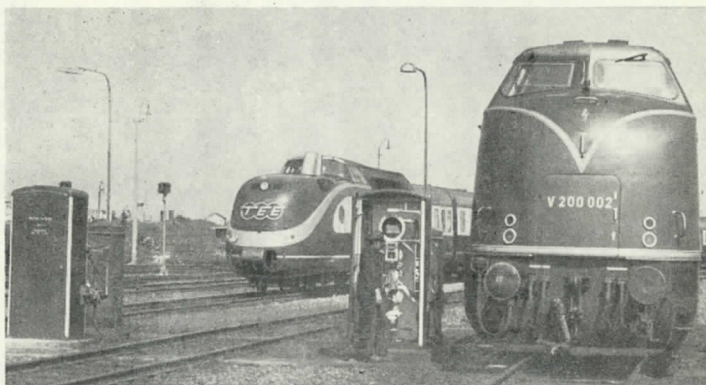
vandet og på bredderne bruges perlegrus, det man bruger til havegange). Hvor sporet skal føres over floden, er vi nødt til at lave en bro. Denne kan laves ved at sætte to tømmerbroer, som dem, der er vist på midtersidetegningen i augustnummeret, sammen, men jeg synes, at det ville være endnu bedre at anbringe et eller to mellemfelter, som denne måneds midtersidetegning viser, imellem ram-

pestykkerne.

For at få de to tegninger til at passe sammen, er det dog nødvendigt at presse mellemfeltets bærende "bjælker" ca. 3mm sammen, - men gør det ude over spændet ("bro-

buen". Grunden til at disse "bjælker" er lagt lidt længere ud på midterfeltet end på rampestrykket, er, at der ellers ikke vil være plads til damplokomotivernes cylindre. J.-H. Raabye

NYT fra NÆR og FJERN



TANKSTATION istedet for KULGÅRD

For udenforstående findes der i dag mange indretninger på jernbansens område, som ikke umiddelbart falder i øjnene, selv om disse i mange tilfælde spiller en betydelig rolle. Dette gælder blandt a. tankanlæggene til diesellokene. I de sidste år er disse maskiner i stigende tal taget i anvendelse til fremførelse af alle slags tog og ovenstående billede viser netop et sådant tankanlæg ved de tyske Forbundsbaner. Det klares dog ikke med nonchelant at bede om - 20 liter, tak! - dertil er disse kæmper desværre lidt for forslugne, idet for eks. et TEE-tog bruger 200 liter på 100km og dieselloket V 200 ca. 230 liter. (DB-Nachrichten)

FODBOLD I 120KM's FART!

For at øge de rejsendes velbefindende i særlige situationer har DB's personale til tider ydet en service udover det sædvanlige hvilket bl.a. andet følgende betretning bekræfter:

En særtog fyldt af rejsebureau-fagfolk var således genstand for DB-personalets særlige omsorg for leden, da der samtidig spillede landskamp mellem Tyskland og Irland. Var det ikke ærgerligt at gå glip af denne kamp og at fare af sted med 120km's fart uden at vide, hvem der fik mål?

Men det blev der rådet bod på, da kalamiteten kom de rette folk i DB for øre. På alle større banegårde, som toget passerede, holdt man tydeligt læselige skilte op, hvorpå man kunne se spillets forløb, og banegårdenes højtalere blev taget i brug til at holde de rejsende orienteret, og alle var tilfredse med den usædvanlige form for service, som banerne ved denne specielle lejlighed ydede sine kunder.

3 MILLIARDER SVELLER

er der rundt regnet på samtlige jordklodens jernbaner og heraf er de 90% træsveler. Ved DB, som tegner sig for ca. 110 millioner sveller, er 53% træsveler, medens resten fordeler sig på stål- og betonsveler.

DB meddeler nu, at man i Tyskland ikke kan ophæve billetkontrollen ved perronerne; det vil altså fortsat være nødvendigt at forevise billet, når man går ind på eller ud fra stationernes områder. Grunden til denne beslutning er de dårlige erfaringer, man under en forsøgsperiode uden stationskontrol har haft i Bayern.

Der er dog et stort antal stationer, hvor stationskontrollen af lokale grunde er ophævet.

TUNNEL UNDER ANDES

Statsbanerne i Chile arbejder for tiden med planlægning af en tunnel under Andesbjergene. Den skal forbinde hovedstaden Santiago med havnebyen Valparaiso. Længden skulle blive ca. 25km eller ca. 6km længere end Simplon-tunnelen, hvorved den ville blive verdens længste tunnel. Pris ca. 100 millioner kr., men den ville betyde årlige besparelser på ca. 10 millioner kr. og en reduktion i køretiden på ca. 1½ time.

ISBELÆGNING PÅ TELEFONLEDNINGERNE

er en af banernes værste fjender om vinteren. NSB mener at have sat en slags rekord i december 1957, da man på visse steder på Bergensbanen fandt en isbelægning med en diameter på ca. 14cm og en vægt på ca. 14 kg pr. løbende meter. - Det var mere end ledningerne kunne bære.

FARVER PÅ !

I England gør jernbanerne virkelig noget for at leve op til den interesse, som publikum dér udviser.

British Travel Association meddeler, at 20 af de kraftigste damplokomotiver på London-Midland region nu skal males rødbrune. - Et af de største, CITY OF LONDON, er allerede malet i den nye kulør og flere følger efter, når lokomotiverne kører ind til de store eftersyn. Disse loko har hidtil haft en standard grøn farve, men ændringen sker dels for at stimulere interessens hos publikum, dels for at glæde personalet.

Ville DSB blot male lokomotivernes skorstensbånd!

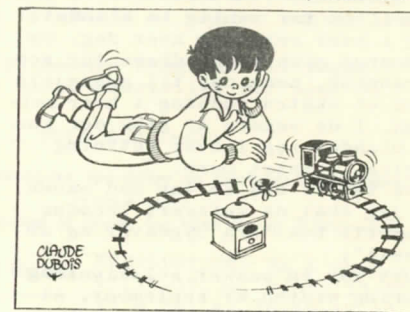
S.J.

(Det gør DSB også! - Men det har længe været og er stadig et uløst problem for DSB at holde "manchetterne" pæne, da visse stoffer i røgen kombineret med andre påvirkninger meget hurtigt får skorstensenes bånd til at se "nussede" ud. red.anm.-BP-)

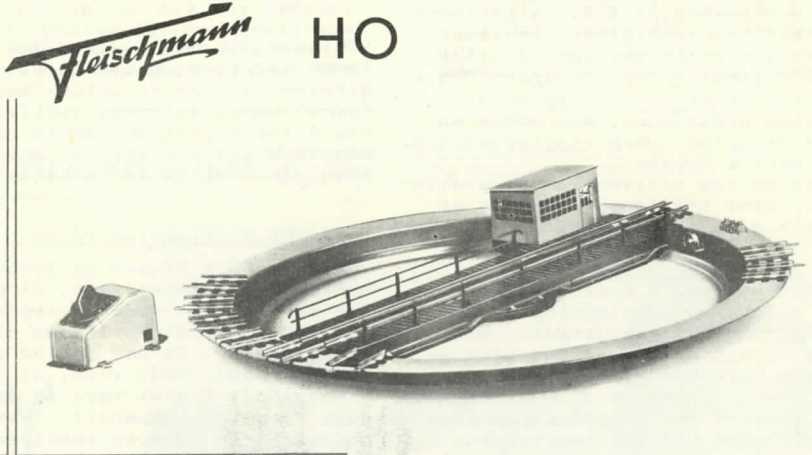
TV VED NIVEAUKRYDS PÅ DB

I de senere år har de tyske forbundsbaner demonstreret, at de har sat de mest moderne apparaturer ind i jernbanedriftens sikkerhedstjeneste. De har derved på en overbevisende måde vist, at jernbaner langt fra at være en gammeldags form for transport, tværtimod er på vej mod en renaissance indenfor trafik. DB bruger idag i større og større udstrækning television, og det sidste nye arrangement er opstillingen af en bevogtning af en niveauskæring ved Dieburg ved hjælp af TV-kameraer.

Hidtil har denne overskæring på den dobbeltsporede bane DARMSTADT-ASCHAFFENBURG været bevogtet ved at en banevogter betjente bommene her ved håndkraft. Nu har man imidlertid installeret to fjernsynsapparater ved overskæringen, og disse er da i stand til at "se" overskæring og vej på en strækning af 500m. I signalposten 500m fra overskæringen kan personalet på skærmen af to fjernsynsapparater se alt hvad der foregår ved overskæringen og ad el-vej hæve eller sænke bommene. (C.I.C.E.)



Fleischmann HO



Nr. 1780 Drejeskiven svarer nøje til det store forbillede med drejestol og grav og finder derfor sin bedste anvendelse på permanente anlæg, hvor den kan blive sænket ned i bordpladen. Gravens diameter er ca. 300 mm.

L I E R B A N E N (forts. fra s.147)

lød navnene LIER og HOLE etter de to herreder som var mest interessert i banen. Av passasjervogner hadde banen 2 stk. type BC (fig.5). Jeg har selv sett disse vognene, men de hadde velvet tak, ikke lanternetak. Videre hadde banen en gammel "karret", kl.3. (fig.6). Den runde ring midt i vognen er en kakkelovn. Banens konduktørvogn så ut som fig.7, dog manglet såvidt jeg husker de to midterste vinduer.

Driften var vanlig to blandete tog i hver retning hver dag. Om sommeren gikk to av disse tog som persontog, mens der til gjengjeld gikk et ekstra godstog i hver retning. I de senere år gikk der kun et blandet tog i hver retning daglig, - intet mere.

Så tar vi oss en tur med banen, og jeg skal da referere Theodor Casparis bok "Fra Bygdevei og Søstersti":

- Det var en vakker solskinsdag omkring midten av september, at jeg sneglet meg opp etter dalen

med lilleputtetoget fra Lier stasjon. Dampskibsfarten på Tyrifjorden var innstillet og turisttrafikken opphørt. Derfor tok da togpersonalet heller ikke den ringeste notis av meg og de to-tre bygdemennesker, som utgjorde passasjerene.

Langsetter frukttrær, kålmarker og potetakrer, gjennom en ren underfundighet av kløfter og smådaler, innimellem leirbakker smøg den vesle stålormen av et tog seg oppmot Syllingsletten. Pustet og snøftet og stanset opp for å sette av et par melkespann og en gammel kjerring, luntet videre, men bare for å gjøre en enda lengere og ganske umotivert stans. Det var ikke såpas som en smørbutt å sette av - og ikke et brev å avlevere.

Men toget måtte "stane", sa konduktøren, ellers kom det for tidlig frem. Og så "stane" vi alle tre, konduktøren, lokomotivføreren og jeg. Jeg stoppet langpipen og satte meg under en berberis-

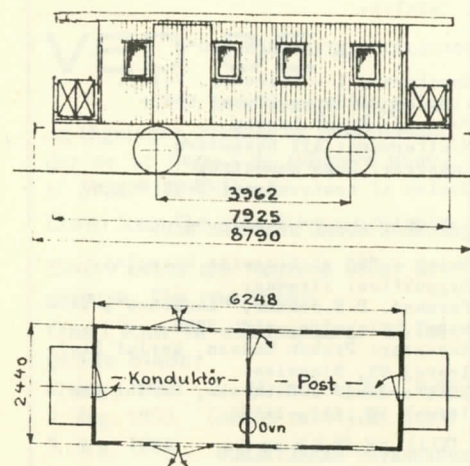


Fig.7. Type anvendt som konduktørvogn.

busk og lokomotivføreren og konduktøren plasserte seg på hver sin melsekk. Og slik satt vi der en

halv times tid og gjorde oss det hyggelig. Så banket lokomotivføreren pipa sin ut og drog i lokomotivfløyten så en flokk høns for redselsslagne til alle sider.

"Ja, vil De være med lenger, så får De nøyte Dem," sa konduktøren i en streng tone, "for retnu går vi". - Og så gikk vi, og det med full fart - Det vil si, sån omtrentlig en mil i timen. (sitat slutt).

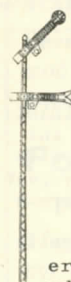
Bilene begynte sin drift. Først blev dampbåtsruten Svangstrand - Sundvollen nedlagt, og samtidig blev strekningen Sylling - Svangstrand nedlagt. Banens økonomi blev vanskeligere og vanskeligere og i 1939 blev resten av banen nedlagt.

Halvor Andersen-Wingar.

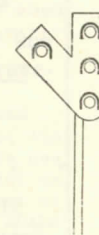
R. U. B. R. I. K. A. N. N. O. N. C. E. R.

EGERHJUL i spor "0". 0,50kr. pr. stk., 1,50kr. pr. hjulsæt. S.Jørgensen-P.B.Clemmensen, Bjerggade 18, Helsingør.

Nu er byggesæsonen inde -



og De er velkommen i vor butik til at faa forevist de ting, som kan fås til bygning af Deres modelbane - hvad enten De bygger i spor HO eller andre sporvidder -



De nye kataloger -
- med sæsonens nyheder er fremme

Märklin-kataloget med dansk tekst og alle de nye lok, vogne, byggesæt m.m. kr. 2,00.

Fleischmann-kataloget med dansk prislister bringer i flerfarvetryk alle messenyhederne kr. 1,50.

Nyt og gammelt materiel i både **HO & O** realiseres til meget fordelagtige priser.

Fra litteraturlageret realiseres mange interessante hefter og bøger til små priser.

skala »O«

er vor specielle "kæphest", og vi har efterhånden et omfattende udvalg i både færdige modeller og byggedele af næsten enhver art.

MÄRKLIN

har lige sendt os de nye byggesæt til vogne i HO og tillige bl.a. modelbiler for spor O.

Long modelbaner

føres på lager I FULD SORTIMENT.

Radio- & TV løselede for selvbyggere leveres.

Jo-to-Flex skinnelængder, sporskifter og sporkryds i løselede.

Stort udvalg i hjulsæt til vogne for både 2- og 3-skinnedrift.

BP-TOG

NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYEN 5703

EKSPEDITION: Ma & Onsd.: kl.15-17.30, Fred.:15-20 Ti & To: kl.16.10-17.30.

RAIL NEWS -

for the FOREIGN READER

SUMMARY IN ENGLISH

LIERBANEN - A recent Norwegian railway line in lovely surroundings is described in this article.

NYT FRA NÆR OG FJERN - News from Home and Abroad.

VI BYGGER LITRA Q - 2. part of the construction of the Danish shunting engine class Q (Danish State Railways).

MODEL I EN 1:10 AF ORENSTEIN - LOKO - Part 2 of the construction of that old narrow gauge engine.

EN TØMMERBRO - Construction of a tresle bridge in gauge HO on a curved track.

KLUBMEDDELELSER - Information for the model railway clubs etc.

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

KLUBMEDDELELSER

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubhus: Forchammersvej 3
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 1270

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

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

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

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

i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

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

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

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

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg: HO
Klublokale: Dalgas Boulevard 1
Formand: Jørgen Halvorsen, Ægir 2752
Klubaften: Torsdag.

1 a 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO.56

Smedegade 11 kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk anlæg i HO, "toskinnedrift". Interesse-rede er velkomne. Klubaften TIRSDAG

TO FOREIGN READERS!!

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

The prices inclusive of postage to all countries are:

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

SPECIAL OFFER:

Four sample copies for \$1.00

Set of 12 Danish photos of Danish steam-engines. Can be used as post-cards. \$0,50
(Technical dates in English and French)

Send your order to

MODELBANE - nyt

or our foreign agents.

VED DE -

... hvor mange byggetips og tegninger, artikler og beskrivelser, der er at finde i de tidligere numre af MODELBANE-nyt?

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs! Kun få eksemplarer af følgende blade:

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

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

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

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

Levering af enkelte numre sker kun mod forudbetaling (+ porto). - Prøve-numre leveres ikke.

For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

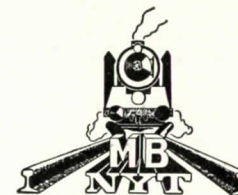
5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 21 kr.

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Kalundborg, O. W. Laursen, Silkeborg, C. J. Andersen, Odense, m. fl.
Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Modelbane-nyt,
Kongevejen 128, Virum.

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

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
Bladet udkommer med 12 numre om året.
Årsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.
Benyt postkonto 350 56 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:
KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Kiosken, Glassegade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axelortv. V.
Legetøjsæksen, Jernbaneallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.
Bauch, Aaboulevard 40, N.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

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),
15, St. Stephen's House, Westminster,
London, S.W. 1.

FINLAND:

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

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

ITALIEN:

Ho-Rivarossa, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Vasagatan 22, Göteborg C.