

ROKAL 2-vogns lyntog

BØGER

NYHEDI FAR WHEELS – A railroad safari by C. S. Small. En vidunderlig rejse med fjerne landes ejendommelige jernbaner. En bog for alle damplok-elskere og bogen er trykt på fint papir med fremragende illustrationer (166 s., 60 fotos 9 kort) indb. kr. 29,50.

ODIN & ROESKILDE – Det store 88 siders billedhefte med danske lok og motorvogne. **Køb nu!** Kun kr. 10,00 (plus porto).

DSB's damploks 1847–1959 – en up-to-date teknisk oversigt som alle „loco-spotters“ bør eje. kr. 8,25

Nytårgaven: Ca. 20. dec. udkommer W. Bay: **Locomotives of the Private Railways of Denmark** (49 fotos) kr. 18,00

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

Fleischman's store sporplansbog. – En næsten uundværlig bog for alle 2-skinne folk. (Indb. fikst ringbind) kr. 9,00.

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

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen kr. 3,75 (16 nr. kr. 60,00), Model Railways News kr. 2,25 (12 nr. kr. 25,00)
Der Modelleisenbahner kr. 1,85 (12 nr. kr. 21,00), HO-Rivarossi kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00)
European Railways kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00), Model Engineer kr. 1,40 (52 nr. kr. 65,00)

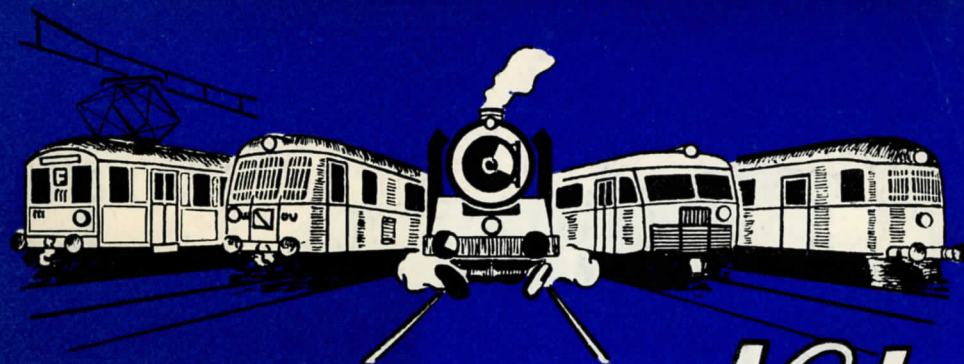
Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun kr. 10,00 ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

NB! Juleordren må helst sendes os senest d. 15. december!

BENT PALSDORF

POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 35056, TLF. *944868
Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

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



MODELBAANE *Nyt*



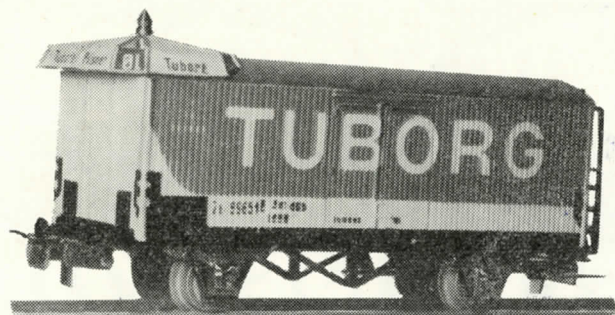
6

8. ÅRGANG

NOV.-DEC. 1959

PRIS

250



ER DE
»PÅ HAT«
MED
TUBORG?

SÅ MÅ DE HA' EN TUBORG MED HAT!

Den nye Tuborg vogn fra Long kommer som en festlig nyhed til Julen, og vognen »med paraplyen« vil absolut falde i øjnene på en hvilken som helst modelbane. (2- eller 3-skinne kr. 13,75).

Husk også, at De kan få Tuborg-vogne »uden hat« og Carlsberg-vogne til kr. 12,10 pr. stk. — samt hele det øvrige sortiment i lok. og vogne.

LONG MODELBANER . KØBENHAVN

Scenery

Urtehaven 40
Valby 3351

Det danske landskabsortiment

- Gran- og løvtræer i mange typer
- „Idyller“ i naturtro udførelse
- Buske i poser
- „Levende hegn“
- Strømateriale i alle nuancer
- Sortimentet udvides stadig
- Graner nu på naturtro plasticfodder
- „TV æsker“ gran- eller løvtræer
- Illustreret katalog hos Deres forhandler

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

VALBY HOBBY

Mølle Allé 16 . VA 22 66

Alt i MÄRKLIN
også reservedele...

FALLER byggedele
og samlesæt

AIRFIX samlesæt

Forlang DMI-kataloger
fly, både og huse

SCENERY - træer

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

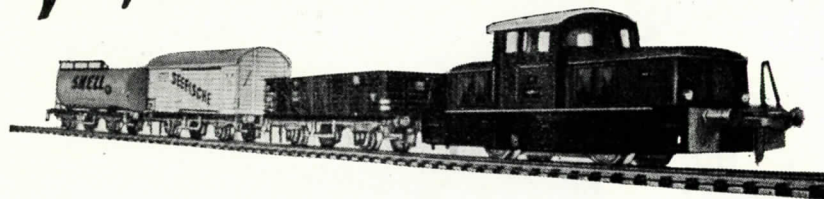
Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

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

Distribution:
MODELBAANE-nyt, VIRUM

Fleischmann

IIAR JULEGAVEN TIL DEM!



Den nye model af et lille diesellok er lige velkommen til sønnens første bane som til far's store anlæg. Fremragende trækraft og billig i anskaffelse.

VÆLG RIGTIGT -

VÆLG

Fleischmann
HO



De er velkommen -

TIL AT KOMME NED I VOR BUTIK - og se, hvad vi kan tilbyde Dem til Deres modelbane. Her i denne annonce kan det nemlig næppe blive mere end en delvis oprensning af det, vi kan tilbyde Dem. - Først er der i HO LONG's nyheder og øvrige sortiment, som nu leveres både i 2- og 3-skinne udførelse, HSV's transformator & øvrige elektriske udstyr, WIAD's fine HO modelhuse m.m. færdige og i byggesæt, KI-BRI's tilsvarende sortiment både for HO & O, østtyske HO-personvogne af høj kvalitet, JO-TO-FLEX skinner og SCENERY's mange ting til landskabsopbygning, Fleisch-

Rokal TT



mann og Rivarossi i HO, samt i spor 0 - materiel for urværk, el- og dampdrift samt løsele hertil. Endvidere BP-signaler og belysninger i bedste udførelse, plus et stort udvalg i bøger og blade om jernbaner og modeljernbaner.

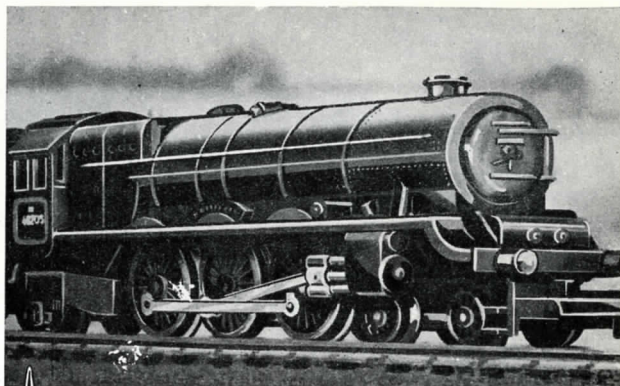
SIDST MEN IKKE MINDST et fint sortiment i den lille sporvidde TT fra ROKAL - katalog mod kr.1,50.

BEMÆRK ÅBNINGSTIDERNE: I juleugen fra den 18.-23.dec. hv.dag kl.14-21, juleaften kl. 10-14. - Efter NYTÅR dog kun: torsdag kl. 14-17.30, fredag 14-20 & lørdag 10-14 .. (grundet stadig stigende postordresalg).

BP-TOG NY KONGENSgade 11, K. TLF. BYen 5703

Tri-ang

Royal Trade Mark



"The Princess" kr. 61.00

Komplette togsæt i HO (12 volt/ 2-skinne-drift) såvelsom enkelte lokomotiver til ca. 45-72 kr. Personvogne og godsvogne til 6,75 - 16 kroner. Aflæg vor forretning et besøg og se selv disse flotte modeller, som slet ikke er dyre.

P. F. A. THOMSENS EFTF. A/s Bredgade 6, Kbh. K. - C. 3942

modelbaneudstyr HO - 22 modeller - nyheder hv. md.



AIRFIX

AIRFIX kran i byggesæt kr. 7.85 (Rivarossi-tog under kranen)

SPØRG EFTER DE ØVRIGE AIRFIX MODELLER - for eks.:	Overskæring med to led.....4,95
Fodgængerbro.....7,50	Vandkran, læsseprofil, 2 huse4,95
Signalbro.....4,95	Perron.....4,95
	24 personer, perronvogne, etc..4,95

Nærmeste forhandler anviser H. WITTRÖCK - Peter Bangsvej 77, F. FA *240

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

8. ÅRGANG

NOV.-DEC. 1959

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

GLADA ÄNKAN

- og andre svenskere

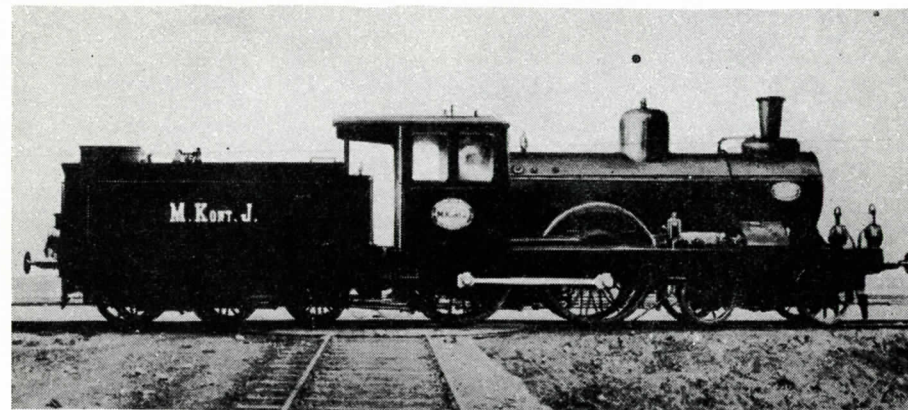


Fig. 1 "Glada Änkan" (foto: SJ)

Fredag den 30. april 1897 gled Sveriges daværende største og mest moderne passagerdamper "Rex" ind i Trelleborg havn og åbnede dermed den nye forbindelse mellem den skandinaviske halvø og Tyskland over Trelleborg-Sassnitz. Tidligere var forbindelsen fra Sverige til kontinentet gået over Danmark. Fra Stockholm til Berlin tog rejsen over Malmø, København og Gedser 36½ time. Med denne nye konkurrenceforbindelse forkortedes rejsetiden til 24½ time. I forbindelsen med "Rex" kørte sidde- og sovevogne mellem Stockholm og Lund, hvorfra de på den private jernbane Landskrona-Lund-Trelleborg (LLTJ) kørtes den sidste etape.

I Malmø så man ikke med blide øjne på, at gennemgangstrafikken til kontinentet således var frarøvet byen, og byens vise fædre og en række privatpersoner besluttede, da staten ikke viste interesse, at bygge en ny og moderne jernbane mellem Malmø og Trelleborg. Koncession for anlægget blev givet i foråret 1897, og arbejdet blev påbegyndt i juli samme år; indvielsen blev foretaget i oktober 1898. Jernbaneselskabet havde det usædvanligt klingende navn: "Malmø-Kontinentens järnvägsaktiebolag" - (M.Kont.J.), og var endvidere usædvanligt med hensyn til hastighed, idet banens største hastighed var 90 km/t, noget ganske bemærkelses-

VORT FORSIDEBILLEDE (Front cover)

viser årets juletog, denne gang et SJ persontog i Dalarna - forspændt et litra A6-damploko. (The "christmas train" is a passenger class A6 in Dalarna, Sweden.)

FOTO: SJ.

værdigt for en privatbane i de dage. Den 1. maj 1899 fik Malmø sin kontinert-trafik igen, idet SJ fra denne dag lod sine vogne føre til Trelleborg med M.Kont.J.

Banen anskaffede fra Nydqvist & Holm i Trollhättan ialt fire damplokomotiver; heraf var de tre, nr. 2-4, 2-B-0,T2-maskiner for person- og godstog, medens det fjerde, nr. 1, var et 2-B-0,T3-loko, beregnet for hurtigtog. Det var denne maskine, der fik navnet "den glade Enke" (fig.1), velsagtens fordi den, eller hun, skulle man vel sige, forblev et enkeltstykke. Det må have været en glæde at være lokofører på denne strækning, de 31 km kørtes med meget stor hastighed ved adskillige lejligheder - en enkelt gang præsteredes en køretid på 14 minutter, hvilket giver en middelhastighed på 132,9 km/t. Nydqvist & Holm havde allerede maskinen færdig i 1897, før banens åbning, for at kunne præsentere den på Stockholm-udstillingen dette år, og man havde sørget for at give "Glada Änkan" byggenummer 500. I 1909 overtog de svenske statsbaner (SJ) strækningen - forbindelse med indsættelsen af jernbanefærger Trelleborg-Sassnitz - og nr.1 blev til litra MKa nr. 1029. "Hun" endte sine dage i 1922 - "enkeltstykker" er jo ikke velsete i statsbaner - men man syntes, at en plads på Jernbanemuseet i Stockholm havde været et nok så fortjent "hvilsted" fremfor en ophugningsplads.

I 1957 skabte "Glada Änkan" atter glæde omkring sig, idet hun skaffede den unge ingeniør Erik Sundström 10.000 kr. - "hun" og hendes historie var "hans" sidste spørgsmål i det svenske TV's "kvit eller dobbelt"-program.

Data: cylinderdiam. 420-600 mm, slaglængde 600 mm, drivhjulsdiam. 2000 mm. (Skandinaviens største drivhjul!), kedeltryk 13 kg/cm², vandforråd 14 t, kulforråd 4 t, tjenestevægt 71,6 t.

I 1931 - fire og tredive år efter "Glada Änkan"'s fødsel - så en ny og bemærkelsesværdig lokotype dagens lys hos "Nydqvist & Holm".

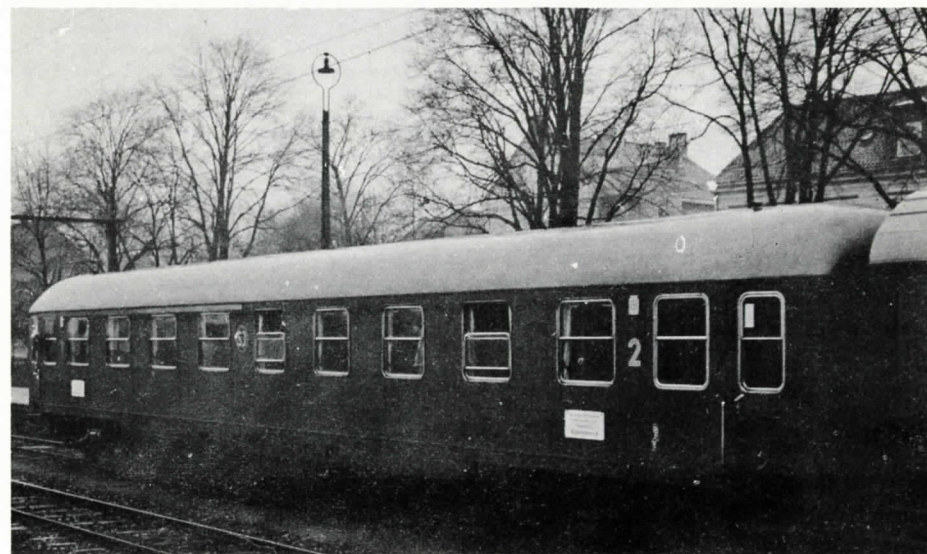
Dette år leveredes fire maskiner af en typisk "all-round"-type, 1-C-0,T3, til to svenske privatbaner, nemlig Borås-Alvesta (BAJ) nr.70-71 (byggenr. 1920 og 1921), og Nässjö-Oskarshamn (NOJ) nr.33-34 (byggenr. 1878 og 1879). Det var en meget vellykket type, som privatbanerne havde virkelig glæde af, og maskinerne blev da også ved banernes "nationalisering" i 1940 henholdsvis 1946 - straks indlemmet i SJ's lokopark, hvor de fik litra L5 nr. 1574-1575 (BAJ) og 1778-1779 (NOJ).

I SJ's tid har L5'erne i første række fremført person- og hurtigtog på strækningerne Borås-Alvesta og Alvesta-Karlskrona, sidstnævnte strækning før elektrificeringen i 1955, samt på strækningen Kalmar-Nässjö. Fig.2 viser L5 nr.1575 på Kalmar Centralstation en juni-dag i 1958. Foto'et er taget af en af Sveriges kendte og dygtige jernbaneamatørfotografer Harry Wahlin fra Karlskoga, som har "knipset" i det øjeblik L5'eren starter med det c. 200 tons tunge "snälltog" 100, ÖLÄNNINGEN" (stamme: BF014-Bo8f-Bo8caå-Bo8b-AB07b) ud på den 167 km lange færd til Nässjö, hvor stammen overtages af et elektroloko for den videre befordring til Stockholm. Dette herlige syn er desværre nu en "saga blott", idet "Ölänningen" fra køreplansskiftet sommeren 1959 køres "elektrisk" hele vejen fra Stockholm til Kalmar ad omvejen over Alvesta-Emmaboda. Af disse smukke lokos er heldigvis, endnu kun eet udrangeret (1779), men de øvrige anvendes hovedsagelig nu kun som "reserver". Da de imidlertid er i god stand, er der grund til at tro at de vil få lov til at "leve" nogle år endnu.

Data: cylinderdiam. 470 mm, slaglængde 610 mm, drivhjulsdiam. 1550 mm, kedeltryk 13 kg/cm², vandforråd 18 t, kulforråd 5t, højeste hastighed 90 km/t.

I de svenske statsbaners personvognspark findes en kombineret 1. & 2. klasse's personvogn med litra ABo24. Årsagen til, at netop den-

Billederne på næste side: Fig.2.(foroven) Damplok litra L5 på Kalmar C. (foto: Harry Wahlin). Fig.3. SJ personvogn litra ABo24 (foto: E.B.Jonsen)



ne type trækkes frem, er - at denne vogn er så speciel fremfor SJ's øvrige nyere typer, og at den i flere år - før DB's liggevogne litra Bc og vor egen DSB's litra BL - var den eneste helt moderne siddevogn, der kunne iagttages på dansk spor.

1. og 2. klasse's personvogn litra ABo24 (fig.3) eksisterer kun i 6 eksemplarer (nr.4584-4589); vognene er bygget af "Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken AG", Köln-Deutz i 1954/55 og 57, og de ligner i det store og hele tyske forbundsbaner's (DB) 26,4 m-type, dog med følgende mål: længde over puffer 23,5 m, højde 4 m, maksimal vognbredde 3 m, indvendig bredde 2,8 m, kupébredde 2.06 m, sidegang 0,72 m bred, kupélængde i 1. kl. 2,08 m, - i 2. kl. 1,93 m.

Vognene, hvis indretning er af virkelig høj kvalitet, har fire kupéer 1. klasse med 6 siddepladser, og 5 kupéer 2.klasse med 8 siddepladser, og 5 kupéer 2.klasse med 8 siddepladser ialt 64 pladser; derudover findes to toiletter samt to særskilte vaskerum. Vognvægten er c. 40 t. Vognenes gavlparter svarer til DB-standard dog med den undtagelse, at der benyttes almindelige "harmonikaer" og skydedøre, og ikke gumnivulste og foldedøre.

Vognene har dampvarmeledning og elektriske radiatorer, omskiftelige for alle eksisterende spændinger, egenbelysning (lysstofrør) fra en kardanlysmaskine (ASEA), der ligesom Hiks-bremssens cylindre er monteret langs med bogierne. Bogierne er af typen Minden-Deutz og er udrustet med SKF-rullelejer. ABo24'erne er RIC-mærkede for løb på samtlige af denne aftales strækninger - med en hastighed af op til 140 km/t, de er endvidere mærkede for fargeoverførsel.

SJ indkøbte typen for at kunne stille vogne til europæiske løb, vogne fra SJ's standard-serier var jo uegnede, grundet det bredere svenske profil; i de forløbne år har vognene været sat ind i løb på strækningerne Stockholm-København-Hoek van Holland og Paris; i vinterkøreplansperioden 1959/60 kan ABo24'erne beses flere gange

daglig på København H., idet de kører i et fire-dages løb Stockholm-København-Oslo således: 1. dag: Stockholm-København (464), 2. dag København-Oslo (Skandiapilen-435), 3. dag Oslo-København (Skandiapilen-480), 4. dag København-Stockholm (425) - DSB's tognummer i parentes -.

Erik B. Jensen



Da vi fra forskellig side har hørt klage over mangel på gode byggetegninger, gør vi opmærksom på, at MB-NYT i de forløbne 7 år har udgivet tegninger til langt over 100 forskellige objekter. Disse tegninger udgør en fast bestanddel af bladene og fås derfor kun ved køb af de pågældende numre, men De får jo så i tilgift både byggebeskrivelse og fotos af den pågældende genstand (samt det øvrige stof i det pågældende nummer).

Hvis De vil betale de blade, som De bestiller, ved forudindsættelse af beløbet på vor postkonto, v. check eller postanvisning, kan De have glæde af at kende priserne i forvejen. Her er derfor en oversigt:

Nr.1/52 kr.0.75
 Nr.2,3,4/52 og 1-8/53 incl. à lkr.
 Nr.9-12/53 og 1-4/54 à kr.1,25 og
 Nr.5/54 kr.1,50, Nr.6/7-1954 3kr.
 Nr.8-12/54 og 1-12/55 samt 1-5/56
 alle til kr.1,50 pr. stk., derefter
 Nr.6-12/56, 1-12/57, 1-12/58
 à kr.1,75 og endelig 1-6/59 à kr.
 2,50 pr. stk.

Ønsker De tegninger i en anden størrelse, kan De gå til en fotokopist og bede ham forstørre hhv. formindske den, men i de fleste tilfælde kan den ofte forekommende omregningsmålestok klare problemet, eller man kan indstille sin regnestok på målestokomregningsfaktoren og direkte aflæse målene her.

(fortsættes side 148)

MB-NYT

DSB's RELÆSIKRINGSANLÆG TYPE 1953 & 1954 SAMT DE AUTOMATISKE LINIEBLOKANLÆG

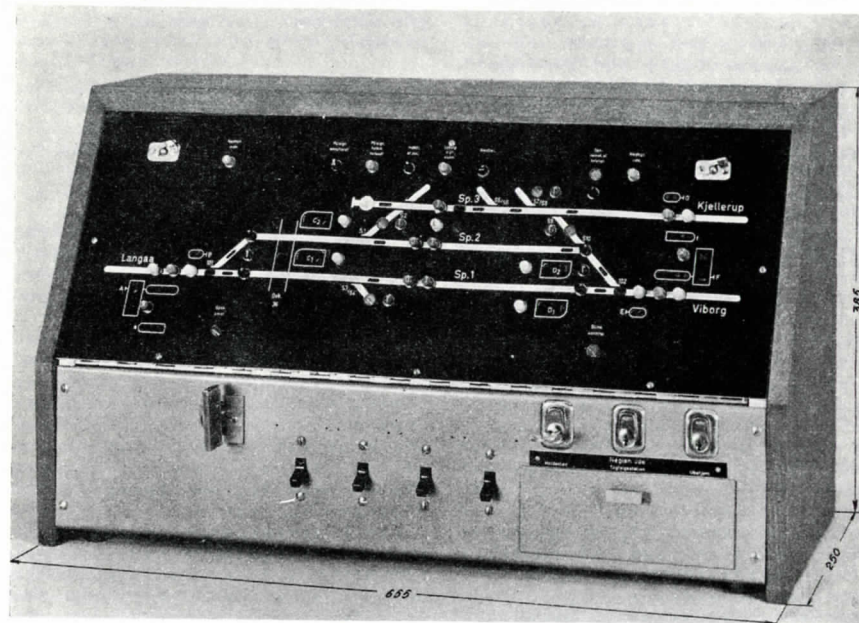


Fig.1. Betjeningspult for moderne relæanlæg på en landstation.

Begrebet relæsikringsanlæg er i den senere tid blevet et aktuelt emne i modelbanelitteraturen som en naturlig følge af den rivende udvikling, der i den sidste halvsnedes år overalt i Europa - og da ikke mindst i Danmark - er sket på dette felt. Da det sikkert vil være af interesse for læserne at høre lidt om baggrunden og forbilledet for de forskellige modelkonstruktioner, der fra tid til anden offentliggøres, vil jeg i det følgende prøve at forklare principperne for og opbygningen af statsbanernes relæsikringsanlæg, der i de to varianter, type 1953 og type 1954 har fået deres endelige og vel nok ideelle udformning, selvom småforbedringer indføres ved hvert nyt anlæg, som tages i brug.

Først kunne det vel imidlertid være på sin plads at se på, hvad et sikringsanlæg i grunden er og hvilke krav, man stiller til et sådant anlæg. Jeg fremsætter derfor i første afsnit nogle almindelige betragtninger, gældende alle former for sikringsanlæg. Er De i forvejen fortrolig med emnet, kan De jo springe dette afsnit over. Senere gennemgås relæanlæggenes strømlob og praktiske udformning, og endelig gives tilsidst forslag og tips til deres mere eller mindre forbilledtro udførelse i model.

I. Et sikringsanlægs opgaver.

Som ordet antyder, skal et jernbane-sikringsanlæg sikre toggangen mod sammenstød og afsporing. For at værgе et bestemt tog mod disse to farer, må man kræve:

1. at strækningen, som toget befarer, holdes fri for andre køretøjer, herunder at andre tog ikke bagfra eller fra siden kan køre op i vort tog.
2. at de af toget befærede sporskifter ikke kan skiftes under det.

Betingelse 2 ses opfyldt, når de spor og sporskifter, som skal befares, i forvejen udvælges, og sporskifterne fastholdes i den valgte stilling, indtil toget har passeret dem. Betingelse 1 kan tilfredsstilles ved, at såkaldt fjendtlige togbevægelser ved ligeledes fastholdte dækningsporskifter ledes bort fra den udvalgte strækning og/eller ved signaler advares mod at befare den. Særskilt må dog sikres mod, at sporet allerede er optaget, "besat".

Forudsætter vi, at togene gennem signaler får underretning om den således fastlagte strækningsforløb og indretter deres kørsel herefter, har vi faktisk hermed fået omsat de stillede betingelser i følgende sikringstekniske problemer:

- a. Efter at være omstillet til den for en bestemt togbevægelse rigtige stilling, skal sporskifter og dæknings signaler kunne fastholdes i denne stilling.
- b. Indtil sporskifter og dæknings signaler er omlagt til og fastholdt i rette stilling, skal de signaler, som giver tilladelse til den pågældende togbevægelse være fastholdt i stopstilling.
- c. Signalerne må tillige være fastholdt i stopstilling, hvis det bagved liggende sporstykke er besat.
- d. Spærringen af sporskifter og dæknings signaler må først kunne ophæves efter at toget har forladt den fastlagte strækning, og de signaler, som tillod togets kørsel, atter er bragt på stop.

Imidlertid gælder ovenstående betragtninger kun sikringen af egentlige togbevægelser. Ved rangering, der jo normalt foregår ved lav hastighed, ser man gerne bort fra betingelse 1 og nøjes med individuelt at fastholde hvert enkelt sporskifte i vilkårlig stilling, mens det befares.

Det vil på dette sted være praktisk at opdele sikringsanlæggene i strækningssikringsanlæg og stationssikringsanlæg. De første har da til opgave at lede togene sikkert fra station til station, mens stationssikringsanlæggene overvåger kørslen i og gennem stationsområder.

II. Stationssikringsanlæg.

De i det foregående opstillede problemer findes løst på forskellig måde, idet et sikringsanlægs udformning i høj grad afhænger af trafiktheden på den strækning eller station, som skal sikres.

Den simpleste form for stationssikring består i en nøgleaflåsning af stationens sporskifter i forbindelse med opstilling af ligeledes nøgleaflåsedede signaler. Sporskiftetungerne fastlås med afhængighedslås, hvorfra nøglen kun kan fjernes ved låst stilling. Signalerne betjenes gennem trådtræk fra et apparat, som indeholder låse svarende til sporskiftelåsene, og hvori sporskiftetungerne må indsættes og omdrejes, før signalet kan sættes.

Ved stationer med en vis trafik er den stadige udskiften af nøgler for besværlig, og man fjernbetjener i stedet låsene på samme måde som signalerne. Sporskifterne bliver derved centralaflåsedede. Stærkt benyttede sporskifter indrettes tillige sådan, at de omstilles fra det samme apparat, som varetager aflåsning og signal sætning (det såkaldte centralapparat), og de kaldes da centralbetjente. Centralaflåsedede og centralbetjente sporskifter fastholdes ved, at de tilhørende aflåsnings- h.h.v. betjeningshåndtag i centralapparatet spærres. Ved de centralbetjente sporskifter er derved omstilling og fastholdelse blevet kombineret, men det bemærkes, at det alene er sporskifternes fastholdelse, der er sikringsanlæggets princip; selve den centraliserede omstilling er derimod en rationaliseringsag. En centraliseret sporskiftetbetjening uden fastholdelse af sporskifterne ved togpassage for signal, således som man træffer det ved mange modelbaneanlæg, har intet

med sikringsanlæg at gøre.

Togveje.

Før vi går videre med omtalen af de forskellige typer stationssikringsanlæg, må vi lige kaste et blik på begrebet togveje, som er vigtigt for studiet af sikringsanlæggene. Statsbanerne giver følgende definitioner:

Togveje (hovedtogveje) er de spor på en station, for hvilke, der kan stilles signal for ind-, ud- eller gennemkørende tog. Som indkørselstogvej betragtes som regel det pågældende spor i hele dets udstrækning. Som udkørselstogvej medregnes derimod kun sporet fra togets bagende til stationsgrænsen.

Rangertogveje er de spor på en station til og fra hvilke rangering kan foregå for signal.

Fjendtlige togveje er togveje, hvis spor ikke er profilfrie i forhold til hinanden, d.v.s., at kørsel i den ene togvej hindrer den fri anvendelse af den anden togvej.

At en togvej er fastlagt vil sige, at alle til togvejen hørende sporskiftehåndtag o. lign. er bundet i rette stilling på en sådan måde, at omstilling er forhindret, og at ophævelse af fastlægningen kræver togets medvirken eller betjening af nødknap.

Togvejsopløsning betegner udløsning af togvejsfastlægningen ved at toget passerer et nærmere bestemt sted i togvejen.

Til uddybning af togvejsbegrebet gives i fig. 4 en oversigt over en krydsningsstations togveje og deres aflåsning. En skematisk sporplan over stationen er vist i fig. 2, der afbilder sporskifterne i normalstillingen, og i fig. 3, der angiver sporskifternes stilling ved togvejene 2 og 5.

Mekaniske og elektromekaniske sikringsanlæg.

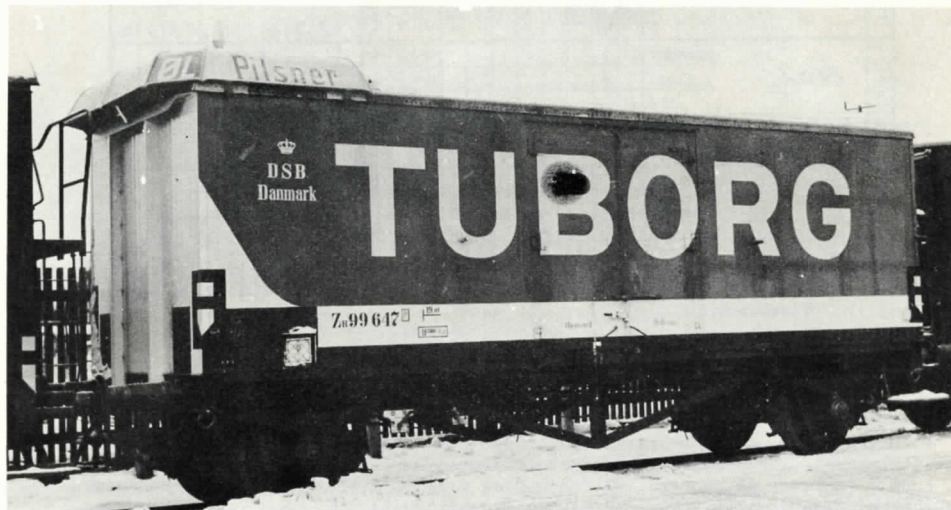
Efter indførelsen af begrebet togveje, kan vore betingelser fra før udtrykkes således: Sporskifterne må være i en bestemt stilling, for at en togvej kan indstilles, og togvejen må være indstil-

let før signalet kan sættes. Omvendt kan sporskifterne først omlægges, når togvejen er taget tilbage, og togvejen først tages tilbage, efter at signalerne er bragt på stop (fig. 5).

Ved de mekaniske sikringsanlæg er disse gensidige betingelser direkte omsat i mekaniske spæringer mellem signal-, togvejs- og sporskiftehåndtag, som side om side er anbragt i centralapparatet. Spæringerne virker så at sige efter cykellås princippet. Ligesom cykelhjulet først kan drejes, efter at låseriglen er skudt til side, således at det tilsvarende togvejshåndtag er omlagt. Ligesom cykellåsens låserigle først springer til side, efter at man har indtrykket de rigtige taster, således kan et togvejshåndtag først omlægges, efter at sporskiftehåndtagene er bragt i den til togvejen svarende stilling. Sporskifter og signaler bevæges direkte af håndtagene gennem trådtræk, og det er på forskellig måde draget omsorg for, at håndtagets og det tilhørende sporskiftes eller signals stilling stemmer overens. Ved elektromekaniske anlæg af den kendte "klaver"-type (fig. 6) er spæringerne mellem sporskifter, togveje og signaler etableret på samme måde som ved de mekaniske anlæg, medens forbindelsen mellem et håndtag og det af håndtaget styrede organ foregår ad elektrisk vej. Sporskifter og signaler stilles af elektromotorer, og der er etableret særlige kontrolstrømløb til sikring af, at sporskiftet respekterer signalet "følger med".

Sporisolationer.

Til overvågelse af om togvejen er besat af køretøjer etableres ved de fleste anlæg sporisolationer. Sporet opdeles i et antal indbyrdes elektrisk isolerede afsnit, og eventuelle vogne tilkendegiver da deres nærværelse i et afsnit ved at kortslutte de to skinnestrenger. Ved hjælp af elektriske spærremagneter kan togvejshåndtagenes bevægelse ved mekaniske og elektromekaniske anlæg gø-



Forbilledet for LONG's nye TUBORG-vogn (Foto udlånt af TUBORG).

LONG

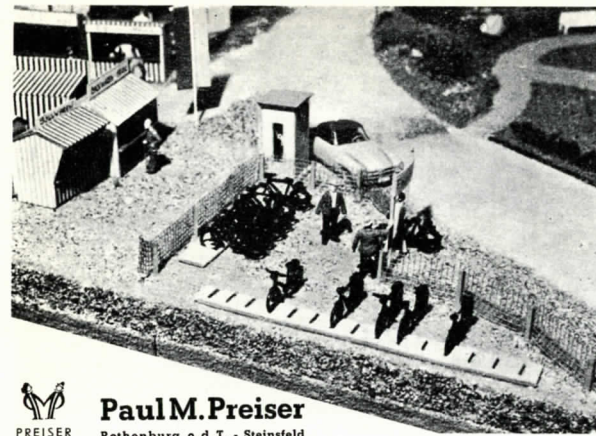
giver sine kunder en morsom julegave i form af den nye TUBORGvogn med paraply eller "hat". Selve vognen har jo allerede været på markedet et stykke tid, ja nøjagtigere et år er det siden, at vi så både CARLSBERG og TUBORG-vognen og det var allerede dengang tanken, at Tuborg-vognen skulle komme med paraply, som det nu er sket. Det er en fin model, man her har fået, og ikke mindst "hatten" er nydelig - ja næsten sirlig udført. Påskriften på denne er absolut god og den spidse pik foroven er udmærket lavet i massivt drejet messing. Den er næsten så spids, at man kan stikke sig på den! (Men man kræver vel normalt ikke op på taget af en jernbanevogn - hvorfor skulle man da også det. Øllerne står jo inde i vognen!).

TUBORG-fabrikkerne har iøvrigt vist os den opmærksomhed at låne os både tegning og foto af den originale jernbanevogn af nævnte

type, og vi bringer ovenfor billedet, medens tegningen sandsynligvis kommer ved en senere lejlighed (vi har p.t. ekstra mange gode artikler liggende, som venter på at komme i bladet, så måske varer det noget). Tegningen vil dog til sin tid sikkert blive bragt i skala 0 eftersom vi jo nu har fået en god model i skala H0.

+++++ P R E I S E R +++++
 ++++++ ++++++ ++++++

Fra dette fremragende vesttyske firma kommer stadig nyheder, som fortjener en omtale, og fornylig er det udmærkede og naturtro figur-sortiment atter blevet forøget med nye og spændende ting. De efterhånden mange, som bygger i den lille skala TT, har hidtil i høj grad savnet figurer til anlægget. - Det får de nu. Over 20 stykker til at befolke TT-anlæggene rundt omkring, og landskabsdetaller til denne skala kan også

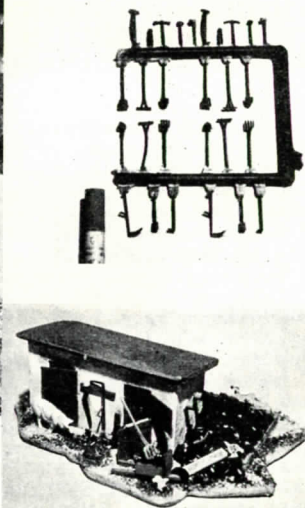


Paul M. Preiser

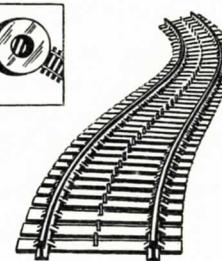
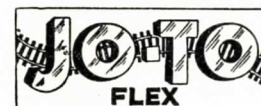
Rothenburg o. d. T. - Steinsfeld

Foto: Miba

Ovenstående tre billeder giver sikkert læserne et godt indtryk af, hvor utroligt mange detaljer en bane kan udstyres med ved hjælp af PREISER artikler.



fås. En svinesti i H0 og landbrugsredskaber i samme størrelse findes også blandt nyhederne, og sågalt cykler i samlesæt (!) til H0 kan også leveres. Byggesæt til parker og anlæg og diverse rekvisiter til at opbygge en veritabel markedsplads - disse og mange andre ting vil sikkert overbevise læserne om, hvilket uhyre righoldigt sortiment, PREISER idag kan tilbyde modelbyggerne.



D E N

 H E L T

 S T O R E

 N Y H E D

tør man sikkert uden overdivelse kalde den nye JOTOFLEX skinne med punkt-kontakter beregnet for treskinnedrift.

Skinnen leveres i længder af 1m og er fleksibel, bøjelig til kurver i samme omfang som tidligere skinner for to-skinnedrift.

Denne nye skinne vil sikkert få endnu flere, som ønsker et permanent anlæg, til at begynde at lægge spor selv og derved opnå et absolut mere naturtro spor end med industriskinner af de tidligere typer. - Selve "punkterne" er dannet ved at udstansede metalflige i den under svellemåtten liggende "metalsvellematte" er bøjet op igennem den almindelige svellematte, og "punkterne" er sådan udformet, at de er meget lidt synlige blot på kort afstand. De er iøvrigt afrundede i toppen for at mindske slidet på slæbeskoen. Alt i alt er den nye skinne et tiltalende produkt, som da også allerede har vakt opmærksomhed uden for landets grænser, og vi spår den en ualmindelig stor succes som eksportvare.

..H S V - S E R V I C E

Det danske transformatorfirma HSV har påbegyndt en ny form for forhandlerservice, som er påskønnelsesværdig. Der er udarbejdet en vejledning for modelbyggernes elektriske "uddannelse", idet man begynder med elektricitetens grundbegreber, transformatorers virke-

(fortsættes side 145)

vi bygger

FRICHS' 375 HK DIESELLOKO

Bag på midtersidearket findes en supplerende tegning til Frichs' 375 HK dieselloko, som vi bragte hovedtegning og fotos af i sidste nummer. Tegningen viser en fjerdedel af loket set fra neden, idet dog hjulsæt med aksellejer og fjedersystem er udeladt af overskuelighedshensyn. På tegningen findes også en måske savnet omsætningsmålestok for H0.

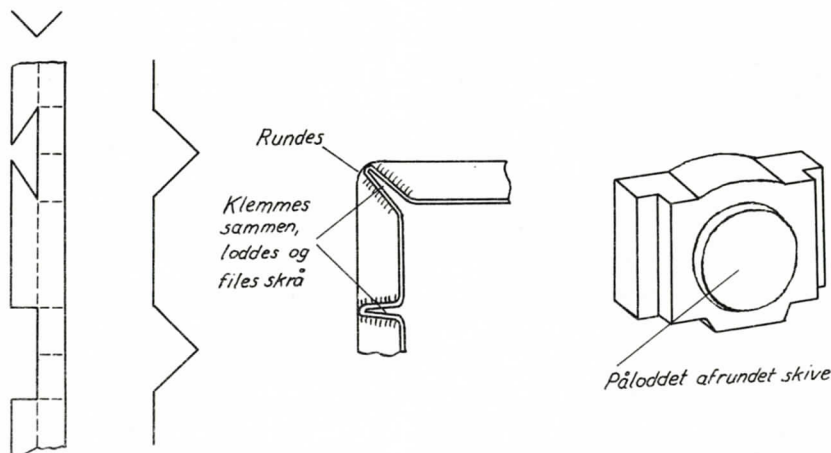
I det følgende skal omtales visse detaljer, som ikke tydelig fremgår af tegningerne, ligesom der gives et par byggetips.

Loket opbygges i to let adskillelige dele: Undervogn og vognkasse. Vognkassen omfatter taget, siderne til disses underkant 28 mm over skinneoverkant (s.o.) og gavlene ned til pufferplankernes overkant (ca. 30 mm over s.o.). Pufferplankerne med overgangsbroer hører derimod ligesom trinbrædder og sandkasser med til undervognen.

Denne opbygges om de udenfor hjulene liggende hoveddragere. Disse, som passende kan føres op til ca. 32 mm over s.o., som vist i snittet tegn. b, bærer foroven vognbunden, som altså også indgår i undervognen. Bunden og den øverste usynlige del af længdedragerne udformes i overensstemmelse med den anvendte motor og udveksling. Disse komponenter tages også i betragtning ved anbringelsen af tværafstivninger mellem hoveddragerne, - husk herunder på eventuelle strømaftagere.

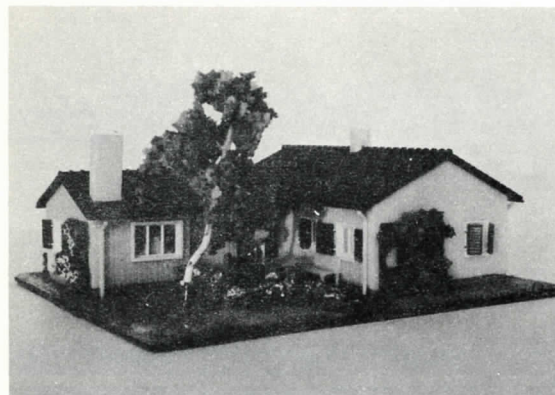
Længdedragerne er udført løbehjulene forsat et stykke for at tillade hjulenes sideværts bevægelse i kurver. Man har skåret en halvcirkel ud og boltet en lidt større halvcirkel på udvendig med et passende mellem-læg (tegn. c pos. 4)

Aksellejerne styres i akselporte; et forslag til disses opbygning gives i hosstående skitse, der også viser udseendet af selve lejerne, såfremt de ikke ønskes affjedret. Det bemærkes, at løbehjulenes lejer og akselporte ved forbilledet er specielt udformet til at styre akslerne under løb i kurver. I model kan vi vist godt anvende samme lejer til



Bukkes efter punkteret linie

SKITSE NR. 1.



WIAD

MODEL
HUSE
I
TOP
KLASSE

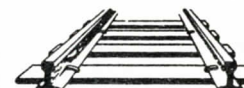
SKALA- & NATURTRO
MODELLER

Generalagentur:

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

De er på rette spor med -

JOTOFLEX



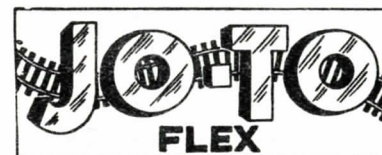
Den elegante skinne i skala H0 - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

Prisen er:

Pr. meter kr. 5,00

JOTOFLEX-skinne med punktkontakter
beregnet for treskinne-drift -
pr. m kr. 6.30

DEN HELT STORE NYHEDI



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

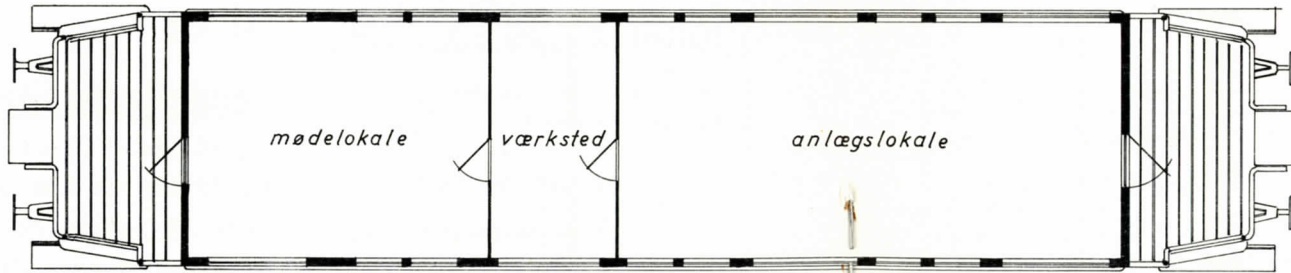
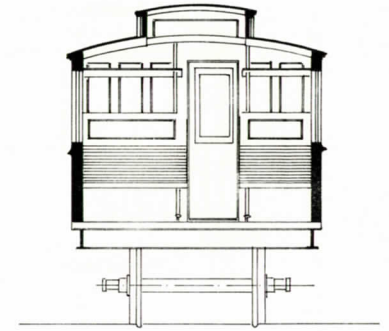
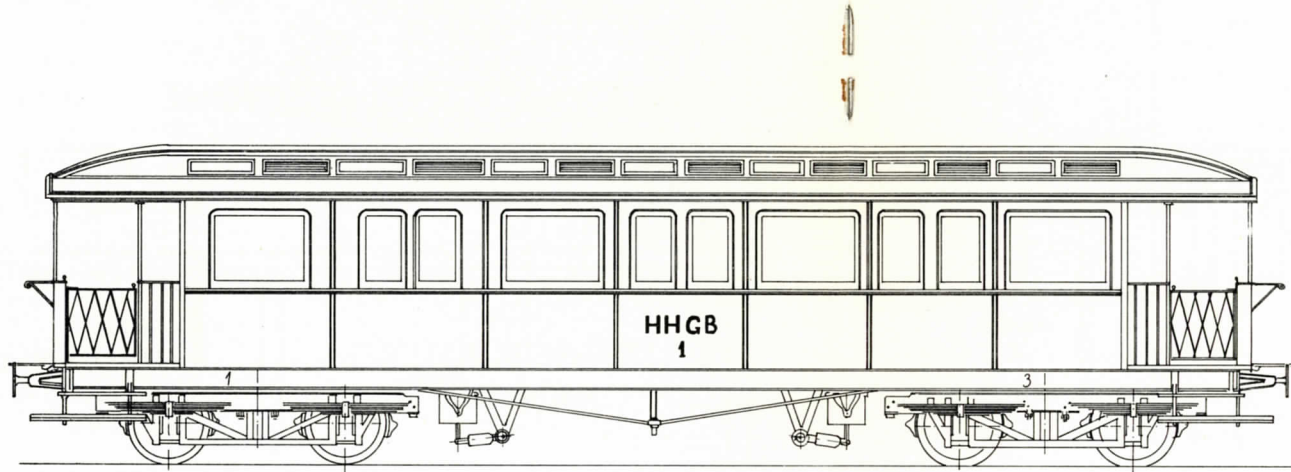
Er De medlem
af en

modeljernbaneklub?

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

Redaktionen

Hg.-Mjk.^s klubvogn



H.H.G.B.

1 og 3 kl. Personboggievogn bygget 1906 af "VULCAN" i Maribo

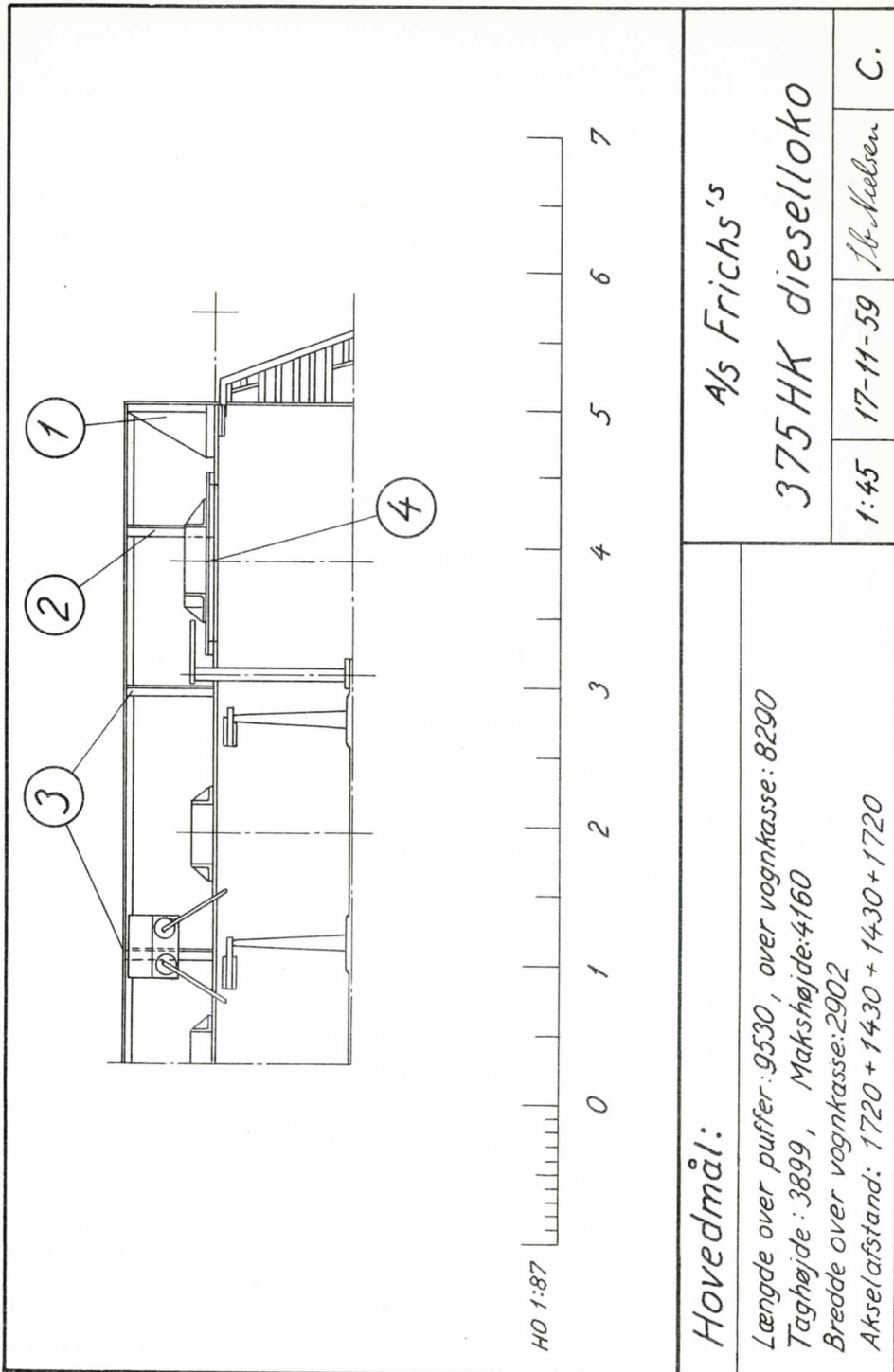
Modelbane-Nyt

tegnet 5 august 1959

1:87

John Hansen.

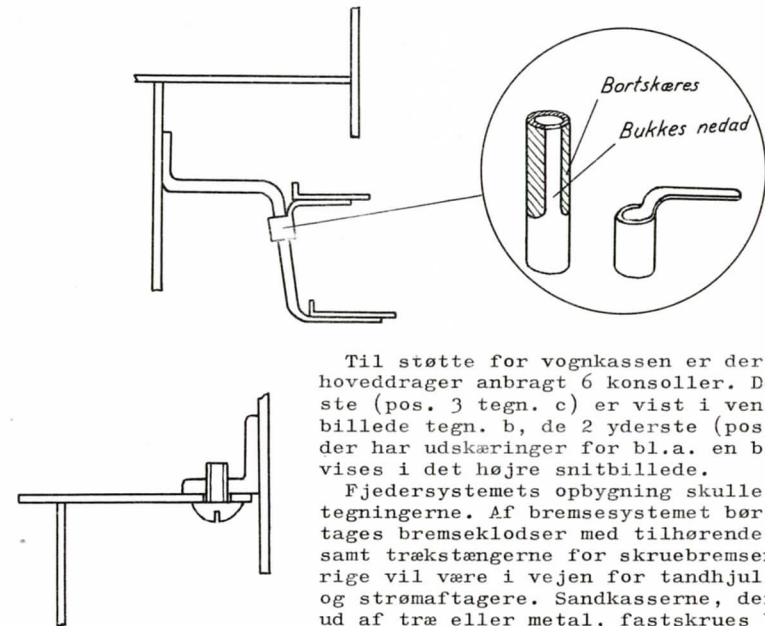
Ho.



alle hjul, idet løbehjulene styres i indvendige lejer anbragt på en fjederbelastet drejelig arm med drejepunkt midt mellem aksel og lokomidte.

Pufferplankerne støttes af de i pos. 1 tegn. c viste trekantede plader, som tillige bærer den yderste stiver for de nederste trin. De øverste trin er i yderenden ved små pladestumper forbundet med pufferplankerne. Trinenes fastgørelse i den inderste ende fremgår af skitse nr.2.

SKITSE NR.2.



SKITSE NR.3.

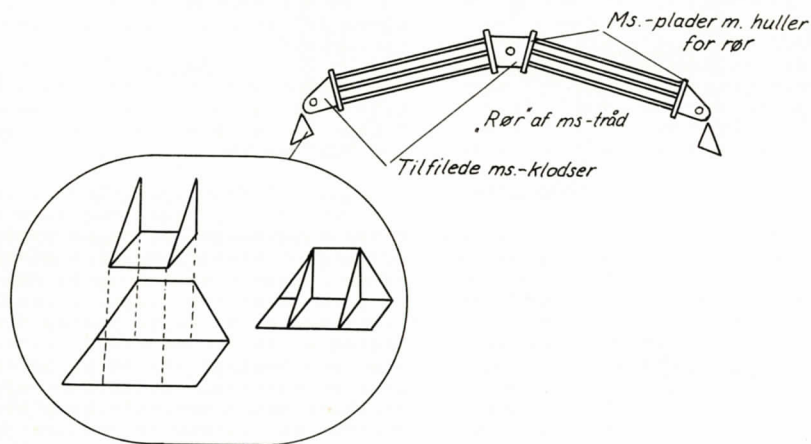
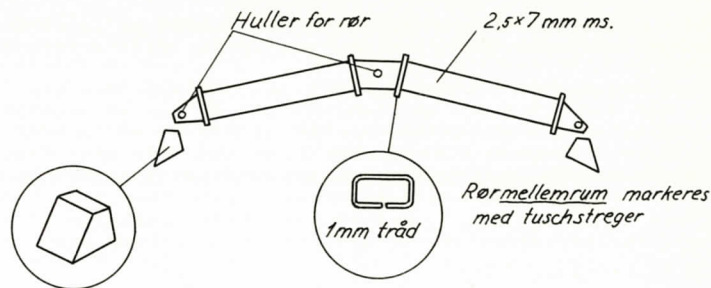
Til støtte for vognkassen er der på hver hoveddrager anbragt 6 konsoller. De 4 midterste (pos. 3 tegn. c) er vist i venstre snitbillede tegn. b, de 2 yderste (pos. 2 tegn.c), der har udskæringer for bl.a. en bladfjeder, vises i det højre snitbillede.

Fjedersystemets opbygning skulle fremgå af tegningerne. Af bremsesystemet bør kun medtages bremseklodser med tilhørende hængearme samt trækstængerne for skrubremsen; det øvrige vil være i vejen for tandhjulsudveksling og strømaftagere. Sandkasserne, der må files ud af træ eller metal, fastskrues bagfra gennem et passende afstandsstykke.

Vi vender os nu mod vognkassen, der ligesom undervognen bygges helt af metal. Sider og gavle afstives fornedet af et vinkelprofil, der tillige tjener til fastspænding af vognkassen på bunden.

Vinduesrammerne bukkes af 1 mm kobbertråd og nedfiles efter pålodningen til en højde af ca. 0,3 mm. De øvrige forstærkningslister på sider og tag udskæres i karton eller metalfolie og limes/loddes på vognkassen. Jalousierne kan, hvis sidernes godstykkelse ikke er for stor, udstandes med et stemmejern. Tagkølere ses eftergjort på mange måder, hvoraf her er skitseret to (skitse 4).

De øvrige detaljer skulle ikke volde vanskeligheder, men til slut skal blot siges et par ord om malingen. - Før De skrider til dette ikke så lidt vanskelige punkt, gør så op med Dem selv, om De nu også er i stand til at magte denne del af opgaven. Den nylig i København afholdte udstilling af 0-modeller (på Københavns Hovedbanegaard) viste desværre ret tydeligt, at alt for mange ødelægger nydelige og fint detaljerede modeller med en for tyk eller for blank maling, gal farvetone, tyk eller rystet staffering og påskrift, o.s.v. o.s.v... - Det er malingen langt mere end detaljernes mangfoldighed, der giver modellen den rette atmosfære - en uheldig påskrift falder mere i øjnene end et



skævt vindue eller en klodset lodning. Lad derfor om nødvendigt en mere penselvant kammerat hjælpe Dem med denne sidste svære del af lokobyggeriet.

Sluttelig ønsker vi Dem held og lykke med bygningen af loket. - Det skulle naturligvis glæde os at se resultatet en gang ved lejlighed, for eksempel i form af et billede af modellen (helst i størrelsen 9x12). I.N.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

er denne gang HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB's hyggelige HHGB (Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-Banen) 1. og 3.klasses personbogievogn bygget 1906 af "VULCAN" i Maribo. Vognen er en foræring fra Hornbækbanen og er nu opstillet på et særligt spor på Helsingør station, hvor den tjener som klubvogn, d.v.s. både med afdeling for klubanlæg, mødelokale og værksted. Vi omtalte første gang vognen her i MB-NYT i nr.12/1958 og bragte dengang et billede af køretøjet samtidig med, at vi lovede at bringe en tegning af vognen, og det er det, som sker nu. Imidlertid var det meningen, at der i denne forbindelse skulle have været bragt yderligere stof, men det er desværre begrænset, hvad der her kan komme med

Dog vil vi her lige nævne, at klubben er meget interesseret i høre fra modelbyggere, som giver i lag med at bygge vognen, og da der kan blive tale om at præmiere de bedste af disse køretøjer, vil det sikkert være en morsom opgave

 ***** I N D U S T R I -nyt *****

(fortsat fra side 141)

måde, fejkilder etc., etc., og det er så meningen, at disse løslblade (som der også er udsendt en samlemappe til) skal hjælpe forhandleren, når han svare på kundens spørgsmål om elektriske problemers rigtige løsning. Det er en form for service, som alle kan være glade for, og det tjener HSV til ære, at de har taget dette initiativ.

N C R A H O B B Y

har pudsigt nok - uafhængig af HSV har noget lignende i tankerne, da de fornylig begynde at udsende en række billige vejledningshefter for modelbyggere, blot henvender man sig her direkte til modelbyggerne. Der behandles emner som: Elektricitet og modelbane, planlægning af banen med hensyn til sporplanudformning og som indledning forskellige betragtninger over hvad en modelbane er, og hvorfor man nøje bør finde ud af, inden man starter, hvad man gerne vil lægge vægt på ens egen bane. Serien er populært skrevet og vil blive fulgt op af flere hefter med tiden.

Litteraturnyt

B. Willemsen: THE ABC OF TRAMWAYS (1959) IPEB; Holland. 65 sider, ill. dkr.13,75.

Bogen starter med en ordliste på engelsk, tysk, fransk, hollandsk, svensk/dansk og dernæst en oversigt over forskellige sporvognstyper og hvilke byer, disse kører i. Bogen, som er indrettet efter løslbladssystemet, bringer dernæst il-

at give sig i kast med for de af vore læsere, der dyrker vognbygning som en speciel gren af modelbanehobbyen.

Men i næste nummer af bladet skal vi atter høre fra klubben og også mere om konkurrencen.

Illustrationer og tekniske data over sporvognstyper i de forskellige byer verden over ordnet alfabetisk efter byernes navne. Trykket og billederne er udmærket, og nye sæt af løslblade vil blive publiceret efterhånden, det førstkomende vil blive på 40 sider og vil komme til at koste dkr.7,25 ved forudbestilling.

FAR WHEELS - A railroad safari by C. S. Small. 166 sider, 60 fotos, 9 kort. (Cleaver-Hume Press, London. dkr.29,50.

Denne bog, som fremtræder i et perfekt udstyr, både hvad tryk og billedvalg angår, er ingen almindelig jernbanebog. Den fortæller på en fængslende måde om fjerne afsides jernbaner rundt på kloden, som mange af os næppe har anet eksistensen af. De udmærkede billeder, som ledsager teksten, er ikke blot fotos af lokomotiver og jernbanevogne, men tillige skildringer af de egne og dets befolkning, som jernbanen gennem løber. Vi springer lige fra Japan til Mozambique, fra Port Sudan til Peru, så det er ingen kedelig rejse, vi kommer ud på. De lokomotiver, som befarer disse jernbaner er også noget for sig selv - og de allerfleste er damplok, og så følger i bogen tillige en fortegnelse over hver af de omtalte jernbaners trækraft. En højst usædvanlig bog, som vil fængsle sin læser.

Politikens Forlag: JERNBANENS HVEM HVAD-HVOR. Ill. 319sider.

En ny bog i den sribede serie fra Politiken og denne gang noget for sikkert alle vore læsere. Naturligvis er en del af stoffet til sådan en bog hentet fra andre værker, men der er absolut blevet en god up-to-date bog ud af det

med en hel del historisk stof fra banernes barndom naturligvis, men det er jo som bekendt langt fra det mindst interessante. Af det rullende materiel beskrives især trækraften, lokomotiver og motorvogne etc. meget grundigt og de nyeste ting samt fremtidige ting, som sandsynligvis en dag bliver til virkelighed, som for eks. atomlokomotiver o.lign.

Danmarks jernbanenet gøres læsere bekendt med i enkeltheder med omtale af linierne historie, stationerne og signalanlæggene. Også berømte jernbaneanlæg ude i verden omtales og dertil et væld af enkeltheder, hvoraf man nikker genkendende til en del, medens en del er helt nyt og spændende. Det første oplag af bogen er på 15000 eksemplarer, men den vil sikkert hurtigt blive udsolgt, da den ikke mindst i vor kreds givet vil blive jule- eller nytårsgave og sikkert allerede er skrevet på ønskesedlen også i andre kredse, som bevidst eller ubevidst drages af den magnet, der hedder JERNBANEN.

BP.

Sluttelig skal i korthed nævnes, at både Märklin og Falter i dette efterår har udsendt udmærkede nye

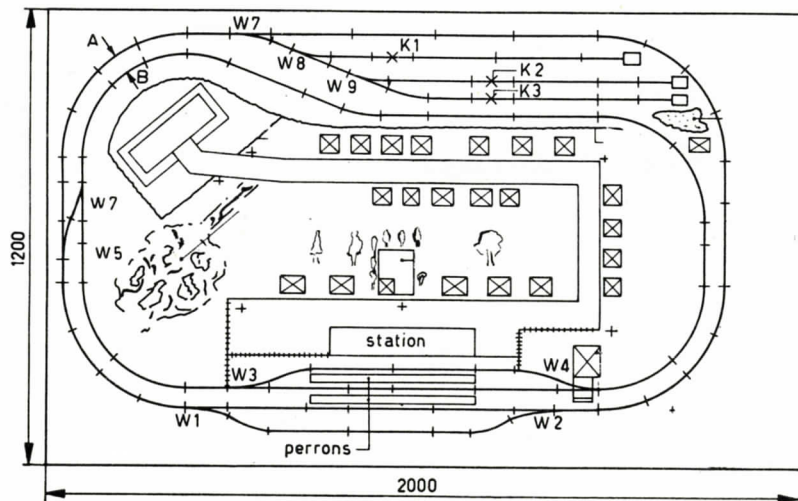


bøger med forslag til anlæg og de nye hefter er endnu mere inspirerende end tidligere udgaver - men herom mere i næste nr.

Nu er det JUL igen!

og far eller storebror mangler måske idéer til det anlæg, som skal opbygges i juleferien, hvor der er mere samlet fritid end til daglig. Ikke alle kan have et permanent anlæg stående, men med de mange nye hjælpemidler for halv-permanente anlægs opbygning, kan der alligevel laves et bedre anlæg idag end tidligere, hvor udvalget i tilbehør var langt mindre end nu, og hvor man ikke altid fik et naturligt opbygget anlæg selv med nok så mange og dyre ting. Selv så komplicerede ting som automatiske signalanlæg kan stilles op og skilles ad igen på kort tid, og vil man føre to spor over og under hinanden, findes der broer og op- og nedkørselsramper i byggesæt, så også den opgave nemt kan løses.

De to anlæg, som vises her, er ret enkle i deres opbygning, og vi begynder med det lille nederst på denne side. Med de angivne mål er

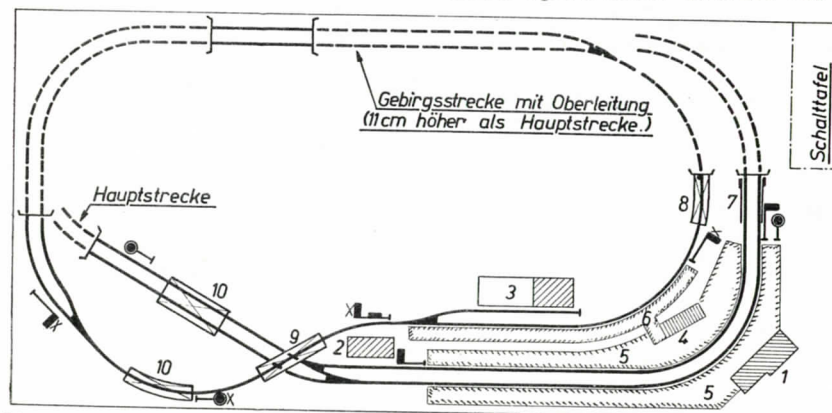


Julestemning på modelbanen.

det beregnet for skala TT med anvendelse af Rokal-skinner, men naturligvis kan planens idé bruges for alle sporvidder. Anlægget består af to cirkler forbundet ved sporskifter i den ene ende, men også i den anden ende kunne indlægges sporskifter, hvilket ville give flere køremuligheder. De øverst på banen angivne blindt endende spor kan enten bruges som opstillingspor for stationen for-

neden eller danne en selvstændig station af rebroussementtypen.

Sporplanen på denne side er beregnet på, med så få sporskifter som muligt at få en morsom bane i to højder med fælles station med trapper fra den ene perron til den anden. Hvis man imidlertid er i stand til at gøre banen langstrakt, kan sporene godt ligge i samme plan ved stationen med kryds eller sporskifter istedet for bro.



Forklaring til juleanlægget: 1. stationsbygning, 2. signalpost, pakhus med læssemrampe, 4. trappe, 5. nedre perroner, 6. øvre perron, 7. vejoverskæring med bomme, 8. bro over gade, 9. bro over banelinien, 10. bro over flod.

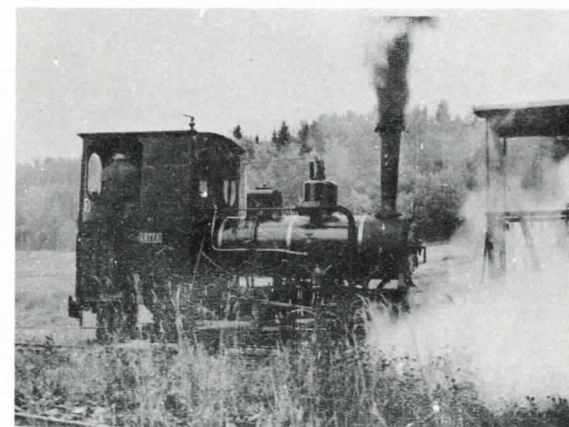
DER MODELLEISENBÄHNER Nr. 12/1956

TEG N I N G S F O R T E G N E L S E

Genstand	skala	hefte	yderlomtale	Privatbanemateriel
<u>Damploko:</u>	HO	1/58	K i 0:11/57	HHJ dobb.pers.v.C HO 8/56 B
DSB litra A			1 & 2/58	TKVJ pers.v.C21-
- - P	HO	12/55	K 10 & 12/55	22 og D 62 HO 2/59
			2,4 & 5/56	HP bænkev.G 73-74 O 12/57 T
- - Q	HO	9/58	K 9,10,11/58	KSB personvogn HO 4/59
GDS nr.III	O	2/59	K:12/58,1&2	ONFJ postv. D90 HO 6/53 K
			59	DBJ postv. 326 1:82 12/57 B
Orenstein smal-	O	10/58	K i 1:10 og	KSB postv. Dc 75 HO 2/58 K
sporsloko			1:45,9,10 &	HHJ pakvogn E44 HO 4/56
			11/58	FFJ pakvogn EM39 O 9/55 K
RGGJ nr.1-3	HO	11/56		
<u>Motormateriel:</u>				<u>Old timers</u>
DSB litra Mo 18ol	HO	4/52	K	DSB litra BJ HO 1/54 T
- - Ms-Aa-Ms	HO	5&6/55	K	- 2-etages vog-
(lyntog)				ne BL og Co 1:90 5/54 K
- - Mx(gammel)	HO	12/53	T	- litra CB HO 6-7/54
			& 1/54	- - CC HO 10/53 K
- - My 1101-	HO	1,2 og	K:1,2&3/55	GDS 3-aksl. per-
			3/55 og 3/56	sonvogn O 10/55 B og T
- dieseltraktor	O	4&5/53	K	<u>GODSVOGNE</u>
101				<u>Statsbanemateriel</u>
ETJ benzinmek.	HO	2/57		litra G (standard
motorvogn				vogn) 1:90 10/54 B
Danske privatba-	HO	10/53	K	litra HD HO 7/57 T
ners skinnebus				- IGK/IVK HO 3/56 K
KSB M2	HO	1/59	B	- IKA HO 10/54 T
Frichs 375HK die-				- PC O 9/54 T og O i
selløks	O	5&6/59	K i 6/59	9/54,6/58
DSB litra MT	O	12/58		
			& 2/59 B	
Finske statsba-	HO	5/57	B	- PV O 3/54 B
ners motorvogn				- QA HO 12/53
GM's JET ROCKET	HO	1/57		- QRG O 8/54 ^x T
				- TDR HO 1/52 K:1/52,2/57
				- TGC HO 12/55 T:1/56
				- TH HO 11/57
				- ZB(Tuborg) HO 12/53
				- ZB(Albani) HO se IGK K:4/57
<u>Person-, post- og rejsegodsvogne</u>				Kørekran HO 6-7/54 ^x B
<u>Statsbanemateriel:</u>				Sneplov 1:90 12/53 K
litra AA	HO	Se Ms		
- AD/AY	HO	11&12/53	T ^x	<u>Privatbanemateriel</u>
- AL	HO	1/59	B:2/58& 1/59	RGGJ åbne
- AV 261-272	HO	7/56		godsvogn HO 10/56 K:8/57
- AY	Se	AD		RGGJ sneplov HO 11/56
- BL	HO	7/58	B	Tipvogn HO 12/55 K
- CM 2131-85	HO	9/57		KSB QA HO 4/59 B
- CP 2819-27	HO	11/54	T	
- CR(M)	HO		K	<u>Old timers</u>
- CT	HO	3/53	K	latrinvogn O 2/54 B
- CUP	HO	2/52 ^x	K	GDS treakslet
- CX	HO	1/56	B	godsvogn O 8/57 B
- CYP	HO	12/56	K	
- DA	HO	4/55	T	<u>Udenlandsk materiel</u>
- DMP 5562	HO	1/57	B	UIC-vogne HO 7/56
- DO	HO	8/53		SJ trækulsvogn
- DQ 5808-10	O	3/59	T&B 3,4/59	LRG HO 6/56 T
- EA	1:90	4/54	B,T	SJ malmvogn MAS O 4/57 B
- EF 6521-36	HO	12/54	T	
- EH	HO	3/53	K	
- FG	HO	10/57	B	

Gotlands järnvä-				
gar, åben godsv.	1:82	5/58	T	
DB fladvogn				
SSyms	1:87	3/58		
DR malmvogn 00t	HO	9/56		
DR tankvogn	HO	1/55		
NS åben godsv.	O			
ÖBB tømmervogn R	HO	3/57	T	
<u>Sporvejsmateriel</u>				
KS bogiemotorvogn	HO	2/56	T	
KS bogiebivogn	HO	3/56		
KS Åben bivogn	HO	5/56		
KS Scrapvogne		9/54		
KS Ny motorvogn		10/54		
KS gl. motor- og bi-				
vogn	HO	6/55		
Århus Sporveje				
motorvogn	HO	1/55	T	
Århus bivogn	HO	2/55		
NESA trolleybus	HO	8/57		
Düsseldorfer spor-				
vogn		11/58		

<u>Sporkonstruktioner</u>	
sporplan over	
Gedser station	5/56
20 m drejeskive	HO 1/54 K
sporstopper(Jaeger)	HO 9/55 B
sporskifte 1:4	HO 9/54 K
krydsning 1:4	HO 9/54 K
krydsningsspor-	
skifte 1:4	HO 6-7/54 K
sporskifter -	
specialtyper	HO 6/58
<u>Bygninger m.m.</u>	
banehytte	HO 3/57 T
NFJ pakhus	HO 5/57
bondehus	HO 6/57 K
remise	HO 2/53 K
perronoverdækning	HO 4/58
amerikansk vand-	
tårn	1:120 7/55 T
30 m lystårn	HO 7/55 K
Kran med løbekat	O 11/54 T
vandkran	HO 2/59 K
tømmerbro	HO 8,10/58 K
DSB's signaler	O 6,7,8,9/53 B



EN PRIVAT PRIVATBANE - Hvad skjuler der sig bag denne mærkelige overskrift? Ja, det vil vi først i enkeltheder røbe i næste nummer, men at "LOTTA" er noget for sig, kan vi sikkert hurtigt blive enige om. - De kan jo prøve at gætte nationalitet.

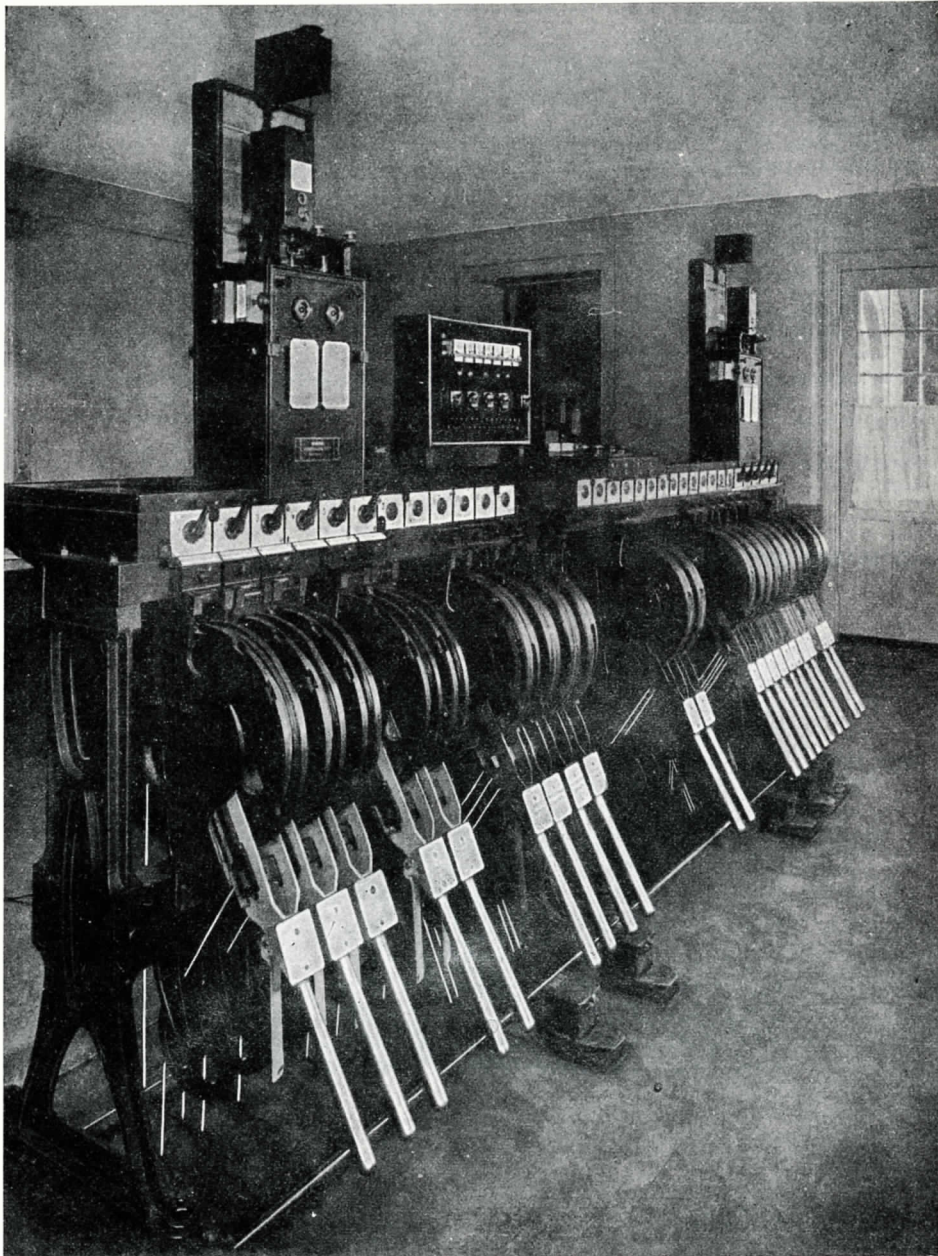


Fig.5. Mekanisk centralapparat af Siemens type.

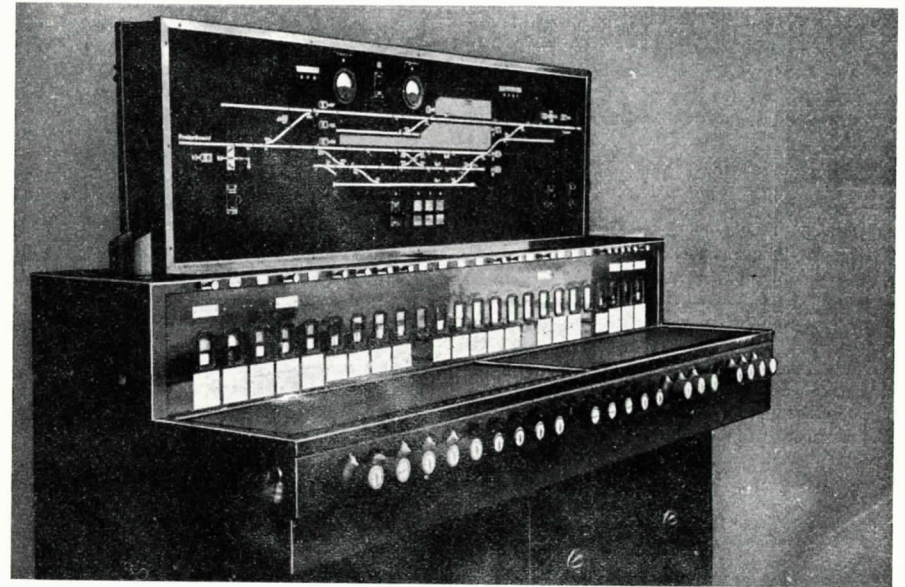


Fig.6. Elektromekanisk centralapparat.

(fortsat fra side 139)

ningspult, som tillige forsynes med indikeringstableauer for sporskifternes stilling. Personalet får herved det bedst mulige overblik over stationens og sikringsanlæggets tilstand.

Da såvel kontakter som lamper kan gøres beskedne af dimensioner, kan betjeningspultene udføres meget små, og heri ligger netop en

af relæsikringsanlæggenes største fordele. Et anlæg, der i elektromekanisk udførelse kræver et centralapparat af form og størrelse som et klaver, kan som relæanlæg nøjes med en pult på størrelse med et radioapparat. (heri dog ingen symbolik på teknikens udvikling!). Relæerne kræver ganske vist en del plads, men de kan jo anbringes, hvor de generer mindst muligt. I-

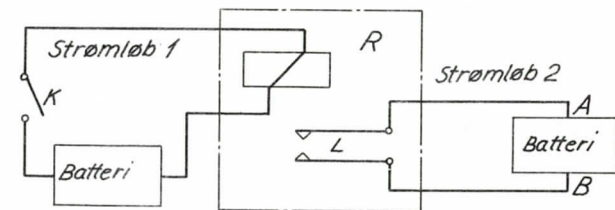


Fig.7 Relækobling

øvrigt er det afgørende betjeningspultens ringe størrelse. Ved den stærke koncentration af kontakter og tableauer er det blevet muligt at dirigere sikringsanlægget for f. eks. en station som Odense fra een betjeningspult af overskueligt omfang, mens det tidligere sikringsanlæg for denne station var fordelt på tre signalposter med hvert sit centralapparat med tilhørende betjeningsmandskab.

Det bliver på dette sted nødvendigt at nævne, at man, hvor det af pldashensyn eller på grund af stationens længde har været nødvendigt at fordele et mek. eller el.mek. sikringsanlæg over flere poster, - at man der etablerer afhængighed mellem håndtag i forskellige signalposter elektrisk ved hjælp af blokapparater. En beskrivelse af blokapparatet falder uden for denne artikels rammer. Det skal dog nævnes, at to elektrisk sammenkoblede blokapparater kan skabe mekanisk afhængighed, idet det ene frigør et håndtag, når det andet låser et andet og omvendt.

Det er klart, at betjeningen af blokapparaterne og udvekslingen af meddelelser mellem de forskellige poster tager en vis tid, som altså spares ved den centralisering, som relæanlæggene muliggør. På større stationer giver relæsikringsanlæg derfor - sammenlignet med mek. og el.mek. sikringsanlæg - dels en væsentlig personale besparelse, dels en hurtigere betjening med mulighed for tættere toggang, men også for små stationer medfører en udstyrelse med relæanlæg mange fordele bl.a. ved at muliggøre fjernstyring af stationen.

Etablering af relæanlæg er følgende blevet et effektivt middel til forbedring af banernes økonomi, og det var da også især økonomiske overvejelser, der fik DSB til efter krigen at påbegynde forsøg med sådanne anlæg. - Men herom mere i næste nummer.

Ib Nielsen.

.....
- MEN ET ÅRSABONNEMENT KOSTER KUN
.....
kr.15,00 -

NU ER DET JUL IGEN --

(fortsat fra side 147)

Apropos JULEN og travlheden, ja så må der også lige siges et par ord om dette nummer af MODELBANENYTT, som udkommer mere forsinket end beregnet.

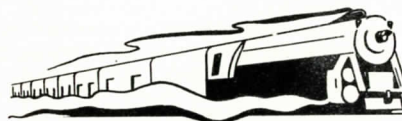
Desværre kommer et uheld sjældent alene, og det har i høj grad været tilfældet med bladet denne gang. Den første forsinkelse skyldes en planlagt udvidelse af MB-NYTT med 8 sider tekst og annoncer leveret af vore norske medarbejdere, altså en udvidelse af bladets samlede sidetal fra 36 til 44 sider uden forhøjelser af nogen art i løssalgs- eller abonnementspris. Denne udvidelse var planlagt til dette nummer, men Nordmændene meddelte os - desværre i sidste øjeblik - at de ikke som lovet kunne blive klar til dette nummer, hvilket havde flere omlægninger af stoffet til følge. Nye ting måtte sættes ind og andet tages ud og alt tog tid. Samtidig lod to nye maskiner til skrivning af teksten til bladet i høj grad vente på sig, og denne detalje fremmede jo heller ikke bladets færdiggørelse. Det er sådan, at de to nye maskiners skrifter skulle muliggøre, at visse artikler, som vanskeligt kunne bringes i deres fulde længde i ét nummer, og derfor tidligere måtte deles eller afkortes, nu kunne bringes i sin helhed i ét nummer uden at stjæle for meget plads fra andre artikler i bladet. Men da som sagt disse maskiner ikke nåede at komme fra fabrikkerne i tide, måtte en del stof, som skulle have været med denne gang udskydes til vort januar/februar nummer, der er planlagt til at udkomme den 25. 1. 1960. For at sætte toppen på vanskelighederne, var der tilige kvaler med at få den sædvanlige papirkvalitet leveret og uheldet ville også, at det ene af vore trykkerier netop ligger under flytning til nye lokaler.

Men vanskeligheder er jo som bekendt til for at overvindes, og det lykkedes altså til sidst alligevel. - Derfor vil vi alligevel udtrykke vor beklagelse af

forsinkelsen, som alle - ikke mindst undertegnede - er kedede af og håbe at bladet alligevel må være med til sammen med alle gode ønsker at skaffe Dem

EN RIGTIG GLÆDELIG JUL!

Bent Palsdorf



Rail Mail



GLADA ÅNKAN og andre svenskere - The merry widow - and other swedes - An old swedish steam engine and the railway on which it was running.
TEGNINGER - Drawings - A complete list of drawings published in our magazine since 1952.
DSB's sikringsanlæg - The interlocking systems on the Danish State Railways.
INDUSTRI-NYTT - Industrial novelties.

FRICH'S 375 HK DIESEL - A descrip-

.....
+++++++
A U R S K O G - H Ø L A N D S =
B A N E N... standser driften...
+++++++

Grundet forskellige vanskeligheder i forbindelsen med udsendelsen af dette nr. af MB-NYTT (se andetsteds i bladet) må flere artikler vente til næste nummer og deriblandt en beretning (eller rettere to) om Aurskog-Hølandsbanen - den hyggelige norske privatbane - men i korthed skal nævnes, at banen skulle have indstillet driften allerede for flere måneder siden, men har fået lov til at fortsætte til 1-1-1960, - så der er altså en chance, hvis De skal til Norge på juleferie.

Iøvrigt kan det meddeles, at banens gamle lok nr.2, der hedder "Urskogen" og er fra 1895, skal på de norske jernbaners museum. "Urskogen" kørte sin sidste tur her i 1947.

Lad os håbe at en af de gamle personvogne må gøre "Urskogen" selskab.

Sv. Jørgensen.

P.S. Også en beretning om AMAGERBANEN, en artikel om MALMØ SPORVEJE og en beskrivelse af EN PRIVATPRIVATBANE (i Sverige) vil forhåbentlig finde plads i vort Januar/Februar-nummer 1960.

red.



tion of the construction of a model of a 375 h.p. Danish diesel engine.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - The scale drawing of the month: Elsinore M.R. Club got this coach for their layout and meetings.

NU ER DET JUL IGEN - Christmas time: 2 layouts for the holidays.

A Happy Christmas

to all our friends at home and overseas

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

20 øre pr. ord - minimum kr.2.00. Annoncerne må betales ved bestillingen og disse må til næste nummer (1/1960) være os i hænde senest den 5.Januar 1960.

.....

FOTO af ENGELSKE LOKOMOTIVER sælges, pris pr. stk. 1,25kr. Skriv efter katalog. Vedlæg frankeret svarkuvert. Torben Laursen, Bisensgade 9, Aarhus.

PIONEREKSPRES sælges. Svend Aage Tholstrup, Løgten, Jylland.

FLEISCHMANN ellok kat.no.1332, kr.60.-, do. kat.no.1333, kr.68,- samlet køb kun kr.120,-. Begge lok kun kørt lidt, nb. 1332 mangler to lejdere. Iøvrigt begge som fabriksnye. Stenderup, RY 9026, hverdage 9-16.

PIONEREKSPRES med meget tilbehør sælges for 75 kr. Nærmere ved Flemming Skov, Skovbogade 20, tlf. 763, Kolding.

KLUBMEDDELELSER

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

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (AARHUS)

Klubanlæg i spor 0 på Aarhus H. Bestyrelsen: Formand - M.W. Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Aabyhøj samt R. Mikkelsen, H.F. Jensen og E. Skriver. - Nye Medlemmer (må være fyldt 16 år) kan optages. Kontingent: Aktive 20 kr. og passive 5 kr. pr. år.

MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.

Henvendelse: ØBro 1374x.
Enkelte nye medlemmer kan optages.

Hg.-Mjk.
HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg. station
Anlæg i H0.
Mødeaften: Onsdag.
Formand: J. Hansen, Bovænget 6, Aalsgaarde, tlf. Hellebæk nr.9
Næstformand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf.(03)213104.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf.(03)212438
Bestyrelsesmedlem: trafikass. Holger Christiansen, Hg.st.tlf.(03)212276. Klubbens adr. Bovænget 6 Aalag.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

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

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro station
Formand: James Steffensen (kst.)
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

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

MODELJERNBANEKLUBBEN "H0"

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

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

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

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor H0.

Lokale: Kastrup.
Formand: Ole Mortensen, Hørsbakken 74, Bella 1821.

1 á 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN H0.56

Smedegade 11, kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk anlæg i H0, "toskinnedrift". Interesserede er velkomne. Klubften tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr.8,00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00 for optagelsen i rubrikken. (Andre skandinaviske klubber kr.16,50 + kr.8,00).

HSV

Kvalitetstransformatorer

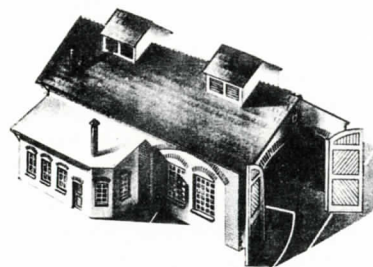
TIL ALT...

...OVERALT

12 Maaneders Garanti for Fabrikationsfejl

BEDRE OG BILLIGERE

H. S. V. Transformatorer og Tilbehør føres af enhver velassorteret Hobby- og Legetøjsforretning, hvor Katalog udleveres gratis.



VOLLMER byggesæt til remise 33.30

VOLLMER's superdetaillerede byggesæt, der omfatter alle bygninger og specialopstillinger for selve banelegemet som remiser, pakhuse, broer, vand- og sand siloer, benzintanke, oliesiloer m.m.m. fås nu i alle førende hobby- og legetøjsforretninger. En gros & agentur:

SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI

v/ Walther Berg . Morvadsalle 3
Højbjerg (Aarhus) Danmark

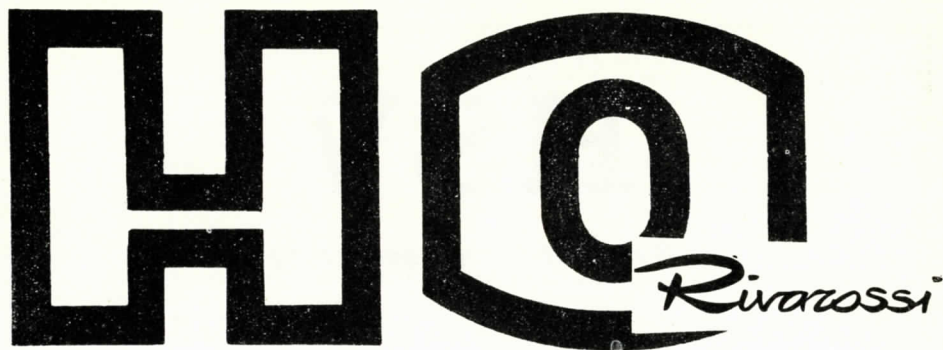
BRUG JULEFERIEN TIL LANDSKABSOPBYGNING!

Vi har det, De skal bruge til terrain opbygning, såsom terrainstøtter, broer, huse, etc. i righoldigt udvalg, for eks. tunnelskabelonsæt (6 stk.) for kr.6,50

MODEL & HOBBY

Løvstræde 2, København K.

(v. Købmagergades posthus). Byen 3010. Postkt. 73 521.



— det interessante italienske modelbaneblad —

TT ROKAL

er modelbanen for enhver!

Mangler De gaveideer?

Så besøg DÆRES hobbyforretning. Vi har ikke det hele, men så meget skal De vel heller ikke bruge på een gang, og vi gør os de største anstrengelser for at levere Dem de rigtige ting til Deres modelbane. - Har De iøvrigt fået det sidste nummer af vores modelblad?

NORA HOBBY Griffenfeldtsgade 3, N.



*Glædelig jul
og et godt nytår
ønskes af Modelbane-nyt*



VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs.! Kun få eksemplarer af følgende blade:

1. årg. 1952 (1 og 4) kr. 1,00
2. årg. 1953 (÷ nr. 5 og 11) kr. 9,00
3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00
7. årg. 1958 (12 numre) kr. 21,00
8. årg. 1959 (6 numre) kr. 15,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

OBS! På ordrer på de tidligere årgange gives ved samlet køb over kr. 20,- yderligere 10 % rabat.

PROPAGANDAPAKKER

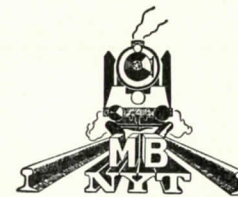
5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 15 kr.

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, København.

Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Postboks 184, København K.

Telefonisk henvendelse:

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

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

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

Arsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.

Benyt postkonto 35056 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, Classensgade 18, Ø.

Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.

Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.

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

Legetøjsæskan, Jernbaneallé 92, Vanløse.

Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

Bauch, Aaboulevarden 40, N.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 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, Hoplaks.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Aury Morbihan

ITALIEN:

Ho-Rivarossi, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Wasagatan 22, Göteborg C.