

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 sideres 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**

W. Bay: **Locomotives of the Private Railways of Denmark** (49 fotos) kr. **18,00**

Denne bog er stadig ikke udkommet i England, men vil være fremme her den 10. marts, og bestillinger modtages til levering.

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

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnementet)

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

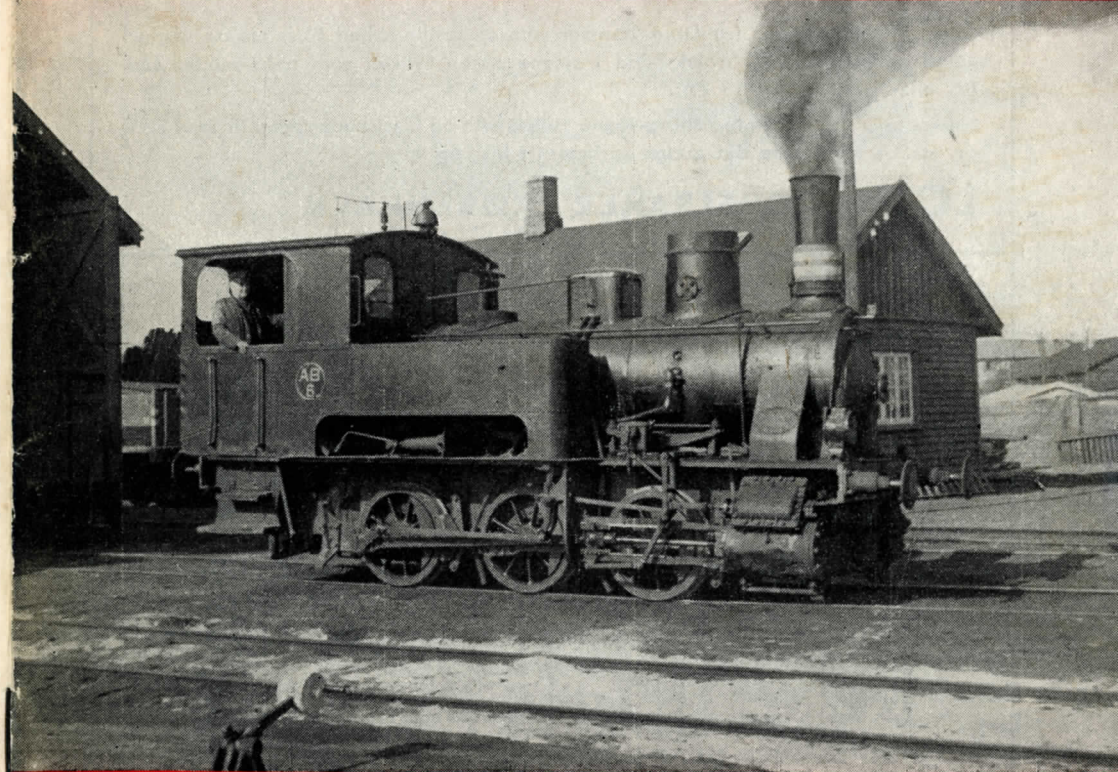
Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun **kr. 10,00** ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

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

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



MODELBAANE *Nyt*



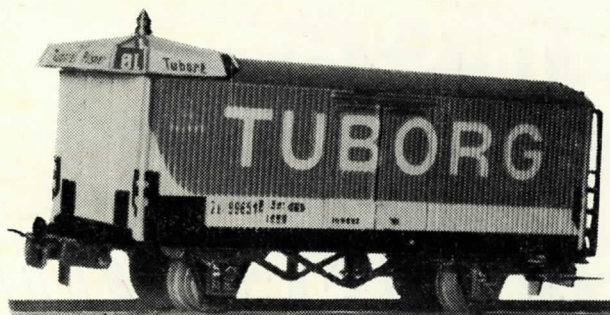
1

9. ÅRGANG

JAN.-FEBR. 1960

PRIS

2 50



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

Det danske landskabssortiment

- 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 byggede
og samlesæt

AIRFIX samlesæt

Forlang **DMI-kataloger**
fly, både og huse

SCENERY - træer

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

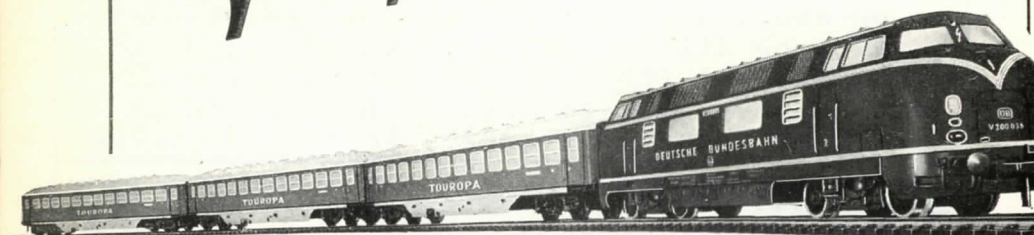
Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

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

Distribution:
MODELBAANE-nyt, VIRUM

Fleischmann

- for DEM - for ALLE!



Fleischmann - TOUROPA-

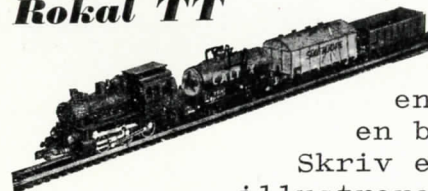
D 968 - 967 Hamburg - Altona

VÆLG RIGTIGT -

VÆLG

Fleischmann
HO

Rokal TT



I spor TT kan
De få plads til
en god bane selv på
en beskeden plads.

Skriv efter ROKAL's store
illustrerede katalog (mod kr.
1,50 i frimærker) eller aflæg et

besøg i butikken.

I spor 0 er lige kommet standardhjulsæt
(NEM) på lager, og kvaliteten er topfin. -
2 hjul på aksel koster kr.1,85. - Iøvrigt
ventes flere spændende nyheder i denne spor-
vidde i nærmeste fremtid. Fjedrende buffere
i alle typer kan leveres til både spor 0 og
1, og til spor 1 kan vi også levere NEM-hjul
på aksel til kr.3,50.

ÅBEN: To:14.00-17.30

Fr:14.00-20.00

Lø:10.00-14.00

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

LIONEL®

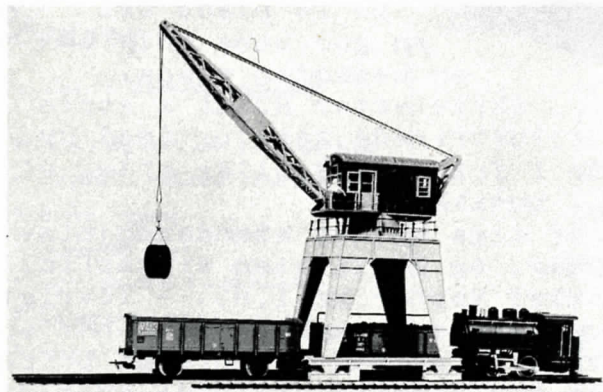
- og andre AMERIKANERE som for eks. VARNEY, MANTUA og ATLAS (m.fl.) er nu på vej over "Dammen" til DEM! - Er De interesseret i amerikanske tog, så send os blot et åbent brevkort (husk sporvidde!) Postbox 18, Virum

UDSALG MED CHOK - PRISER!!

Grundet nedlægning af vort detailudsalg BERG RADIO & HOBBY, realiseres en mængde varer, som vi ikke medtager i vort en gros salg, da der forefindes skønhedsfejl (der let kan rettes), samt et mindre antal rejseprøver, udgåede artikler m.m.m. Lageret er så stort, at udsalget vil komme til at vare hele året, og prislister sendes med mellemrum mod een gangs betaling af porto 1 kr. (rabat t. forhdl.)

SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI HØBJERG (AARHUS)

modelbaneudstyr HO - 22 modeller - nyheder hv. md.



AIRFIX

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

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

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

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

9. ÅRGANG
Januar-Februar 1960

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

EN PRIVAT PRIVATBANE



SJK's tog den 29/8-59, "LOTTA" med pak- og personvogn fra Kosta-Lessebobanen.

Sikke en dum overskrift - det må være en trykfejl, tænker De sikkert. Slet ikke, men prøv at læse artiklen, så får De forklaringen.

Kender De "Tallylyn Railway" eller "Festiniog Railway" i England? To gamle smalsporede baner, der nu ejes og drives af jernbaneentusiaster! Kunne De tænke Dem

at være med til noget lignende?

I Sverige har man nu realiseret tanken og er, som De kan se på billederne allerede godt igang.

For at begynde med begyndelsen; for nu meget længe siden har der i Sverige været flere smalsporede jernbaner med kun 600mm sporvidde og endog med personbefordring.

Disse baner er nu alle nedlagt

VORT FORSIDEBILLEDE (Front cover)

viser denne gang AMAGERBANEN's lok nr.6, som vi i næste nummer vil omtale i artiklen om Amagerbanen. (Engine no.6 from AMAGERBANEN, a private railway near Copenhagen (Foto: Kaj Mose Nielsen).



"LOTTA" rangerer på LINA station.

og næsten glemt - et lokomotiv og en vogn fra Kosta-Lessebo-Järnväg er det eneste, der var kommet jernbanemuseet til gode af disse morsomme og interessante miniaturlinjer, der var rigtige jernbaner og ikke "tipvognsbaner", som dem vi ellers kender på denne sporvidde.

Nogle mennesker var der dog, som ikke havde glemt de gamle baners eksistens, og hvem det skar i hjertet, at de var nedlagt og så godt som tilintetgjort, og hvis højeste ønske det var at bevare de endnu eksisterende ting, vogne, lok, o.s.v. Disse mennesker fandt sammen i "svenska Järnvägsklubben" der blev stiftet i begyndelse af 1958. Klubbens formål er at søge interessant og historisk jernbanemateriel bevaret, samt at oprette sin egen private jernbane. - Det var et stort mål, for hvem går vel her og regner med at blive privatbanedirektør for sin egen bane, men det kunne altså lade sig gøre. Da alle de gamle 600mm

baner jo var nedlagt - man havde besluttet sig til denne sporvidde - kunne man ikke overtage en sådan. Derimod kunne man et enkelt sted få lov at benytte den gamle banevold og så selv lægge nyt spor, men det ville blive alt for dyrt, og var iøvrigt også beliggende et temmelig øde sted fjernt fra offentlig vej eller jernbane. Som sidste udvej gik man så til Lina teglværk i Södertälje ca. 30 km syd for Stockholm, der havde en ca. 3,5 km lang bane med den ønskede sporvidde til transport af ler, nu med benyttelse af dieseltrækraft. Teglværket var særdeles velvilligt indstillet, og man fik lov at låne banen til kørsel hver week-end mod at medvirke til sporets vedligeholdelse, - hvilket både klubben og teglværket er godt tjent med.

Nu havde man banen, men hvad med materiellet? Her kom det svenske jernbanemuseum til hjælp, idet det deponerede den ene bevarede personvogn hos klubben til

brug på banen mod vedligeholdelse. Samtidig lykkedes det at få endnu en gammel personvogn samt en pakvogn, som sidst havde været benyttet til filmoptagelse og filmselskabet var den glade giver. Folk havde nu fået øjnene op for alvoren i idéen - det resulterede i flere medlemmer, og sidst men ikke mindst i forøringen af hele 2 damplokomotiver - ovenikøbet gratis transporteret til stedet. Det første et lille OBO-koblet lok leveret af fabriken Orenstein og Koppel i 1923, fabriksnummer 10747 - en gave fra SMEDJEBACKENS VALSVERK. Dette lok var endnu ikke køreklart, men var dog allerede trykprøvet - det skal hedde "Blixten".

Nr.2 Lotta, en gave fra KOHLSWA JERNVERK, er ligeledes OBO-koblet og af Orenstein og Koppels fabrikat, men noget mindre (bygget 1913) fabriksnummer 6620. Dette lokomotiv var fint gjort i stand, malet og stafferet, med navneplade og

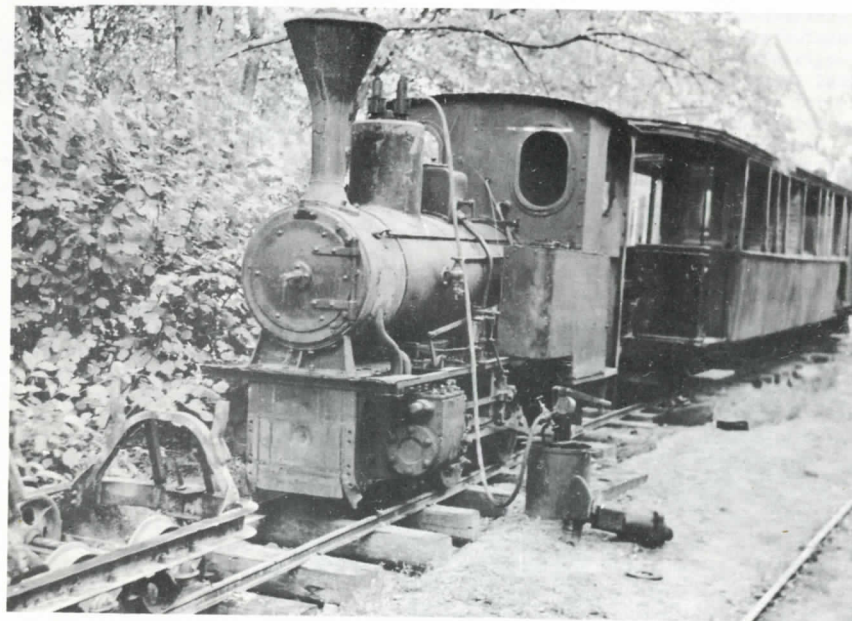
ejendomsplade på siden og messingnummer på skorstenen. "Östra Södermanlands Järnväg", som banen hedder, kan være stolt af Lotta, som, den dag undertegnede besøgte banen, klarede trafikken fint på de ca. 2,5 km, man indtil nu kunne køre på.

Så langt er man altså nået i Sverige og vi ønsker SJK held og lykke fremover!

Mon ikke billederne taler for sig selv?

Så til spørgsmålet fra indledningen. Kunne De tænke Dem at være med til noget lignende?

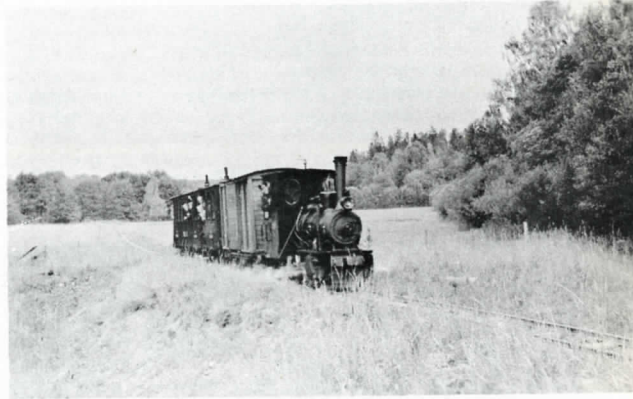
Ganske vist har vi aldrig haft baner med personbefordring her i landet på smallere sporvidde end 1,00 m - Faxe jernbane dog undtaget - og denne sporvidde samt normalspor må vi vist se bort fra i denne forbindelse, men vi har haft og har endnu over 200km roebanepor med sporvidden 700mm, og vi har endvidere haft i massevis af mergel-, grus- og tejlværksbaner,



Lok "BLIXTEN" under reparation. (foto: Sv.J.)



"LOTTA" på Lina station klar til afgang.



"LOTTA" med tog ved station UDSIKTEN.



"LOTTA" (set bagfra) får en tår vand.

kalkbaner og entreprenørspor med vidt forskellige sporvidder, for eks. 600, 750, 785, 791, 802 og 900 mm og et væld af damplokomotiver, sikkert noget over 150 stykker ialt. Af disse industribaner er i dag - bortset fra roebanerne - kun få tilbage og af de mange forskellige damplokomotiver næppe meget mere end 10, der endnu kan køre. Skønt disse industribaner aldrig har været regnet for "rigtige" jernbaner, er det dog jernbaner, der har betydet overmåde meget for vort land, hvadenten det drejer sig om de engang så talrige mergelbaner eller for eks.

om de forskellige entreprenørbaner, der har været med til at bygge vore veje og jernbaner, havne og diger. - Der er så lidt tilbage af alt dette, men noget af, hvad der endnu er levnet, fortjener en bedre skæbne end den ophugning, der ellers uvælgelig venter.

Vil DE være med til at bevare lidt fra disse gamle industri og entreprenørbaner - til egen fornøjelse og til vore efterfølgeres oplysning - så bedes De sætte Dem i forbindelse med undertegnede.

Svend Jørgensen
Bjergegade 18, II
Helsingør

DSB's RELÆSIKRINGSANLÆG - 2. ARTIKEL

Vi opstillede sidste gang i afsnit I. de grundlæggende principper for et sikringsanlæg og omtalte i afsnit II forskellige former for stationssikringsanlæg. Dermed afgrænsedes vort emne, som denne gang betragtes under en historisk synsvinkel.

III. Relæsikringsanlæggenes udvikling i Danmark.

Under 2. Verdenskrig ødelagdes i Europa en mængde sikringsanlæg, og et stærkt behov for nye anlæg opstod. De pengehungrende baner indså fordelene ved at erstatte ødelagte anlæg med relæanlæg, og man gik i de forskellige lande igang med at udvikle sådanne, hver ud fra sine principper, men naturligvis med skelen til hinanden og især til USA, hvor relæanlæg allerede fandtes før krigen.

Også statsbanerne, som havde fået en del vigtige sikringsanlæg saboteret, gik igang med et sådant udviklingsarbejde; dog konstruerede man for at dække det øjeblikkelige behov tillige et nyt elektromekanisk centralapparat (type DSB 1946) - på grundlag af Siemens apparat fra 1912.

I 1950 er statsbanerne og Dansk Signalindustri (DSI, som siden 1945 har leveret næsten alt statsbanernes sikringsmateriel) nået så vidt, at de første prøveanlæg tages i brug (Bagsværd, Funder, m.m.). Man har i disse første anlæg i videst mulige omfang bygget videre på konstruktioner og erfaringer

fra de el-mekaniske anlæg; således er relæafhængighederne opbygget med de mekaniske spærringer som forbillede.

Også ved den praktiske udformning holdt man sig til forhåndenværende, gennemprøvet materiel. Som betjeningsnøgler anvendtes således telefonvippesnøgler og som tableaulamper samme lampetype, som brugtes i sportavler for elmekaniske anlæg. Disse komponenter er forholdsvis store, hvilket medførte, at nøgler og tableauer for sporskiftebetjening måtte anbringes i en række under sportavlen og ikke, som idealet er, på deres geografisk rigtige plads i sporplanen. Som relæ benyttedes en type, der i stort antal og med hæld var blevet brugt som hjælperelæ ved elmekaniske anlæg. Om disse relæer følger me-

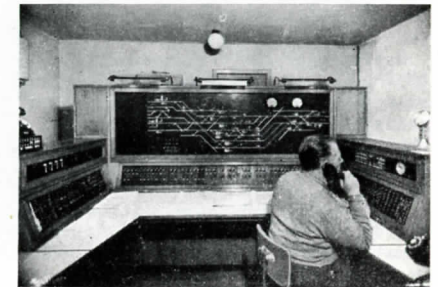


Fig. 8 - Betjeningspladsen i Esbjerg.

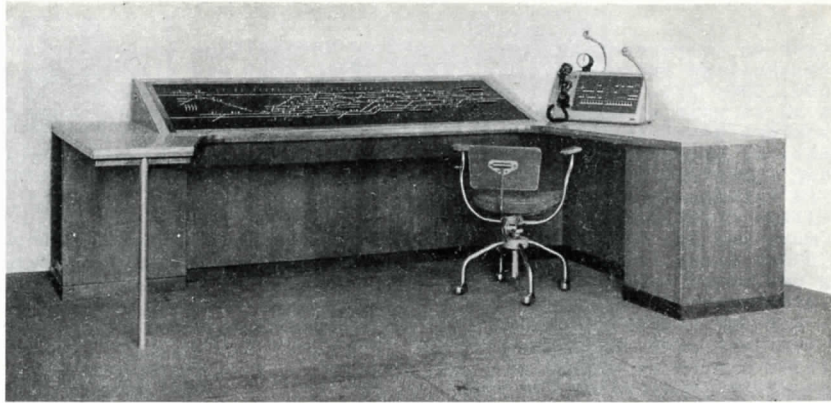


Fig. 9. Det nye centralapparat og teleanlæg. Den automatiske togjournal skal placeres til højre i billedet. (Foto: Vingehjulet)

re senere.

Gennem de følgende par år "udkrystalliseredes" - bl.a. gennem så store anlæg som Esbjerg (fig. 8) - principperne for relæanlæggene opbygning, ligesom DSI dels fik udviklet helt nye relætyper dels konstruerede en ny trykkontakt og en lampefatning, som tillader en kompakt opbygning af betjeningspulten med alle kontakter og lamper anbragt i sportavlen. Konstruktionsarbejdet var efterhånden så vidt fremskredet, at man med Glostrup-anlægget kunne introducere "relæanlæg type DSB 1953".

I "DSB 1953" er tilstræbt den mest fuldkomne opfyldelse af de i afsnit I anførte krav til et sikringsanlæg. Fuldkommenhed koster imidlertid penge, og man undersøgte derfor muligheden for specielt til mindre stationer at konstruere en anlægstype, som vel er fuldt forsvarlig, men hvor man under hensyn til de enkle driftsforhold på små stationer har udeladt de dyreste raffinementer.

Resultatet blev "relæanlæg type DSB 1954". Den nærmere forskel mellem de to anlægstyper vil blive præciseret ved gennemgangen af strømskemaerne, dog skal det lige nævnes, at type 1954-anlæg kan omstilles til "ubetjent station" og "holdsted".

Til brug for helt små stationer på sidebaner har man endvidere siden 1956 konstrueret såkaldte forenklede anlæg. Da disse anlæg i simpelhed nærmer sig til, hvad man almindeligvis træffer på modelbaner, vil vi senere oftere dem speciel opmærksomhed. De foretagne forenk-

linger bygger især på, at man på små stationer kun kan indstille een togvej og kun behøver omstille eet sporskifte ad gangen. Der er dog også foretaget sikkerhedsmæssige forenklinger; bl.a. isoleres togvejssporene kun delvis, således at der ligesom på stationer uden isolering må foretages togvejseftersyn før signalstilling. Daglysindkørsels-signalerne er forenklet derved, at den gule lampe er udeladt; man sparer på denne måde både relæer og kabelkorer. Reservestromforsyningsanlæg for sporskifteomstilling findes ikke. Alt i alt har man ved de foretagne indskrænkninger fået reduceret prisen for et forenklet anlæg til under halvdelen af, hvad et tilsvarende almindeligt anlæg koster.

Udformningen af almindelige relæsikringsanlæg er med typerne 1953 og 1954 blevet nogenlunde fastlagt. I de sidste par år har man - udover konstruktionsarbejdet vedrørende fjernstyringsanlæggene og de automatiske liniblokanlæg - især beskæftiget sig med opbygningen af rangertogveje. Ved disse anvendes et princip, som bl.a. i Tyskland også benyttes i forbindelse med hovedtogveje: togvejen er opdelt i en række (foreløbig kun 2) afsnit, der efter togvejsfastlægning frigives een efter een, efterhånden som toget har befaret dem. Ved denne opbygning opnår man dels, at hvert tog beslæglægger en mindre del af sporområdet, dels får man mulighed for ved kombination af de enkelte togvejs"bidder" at sammensætte et stort antal rangertogveje.

Det nylig ibrugtagne sikringsanlæg

for København H's nærtrafikspor giver et godt indtryk af udviklingen specielt på dette punkt, ligesom det viser den stærke sammentrængning af sporplanen, man efterhånden er nået til (fig. 9). Ved hjælp af 53 signaler og 64 sporskifter kan der fra dette anlæg indstilles 20 hovedtogveje og ikke mindre end 102 rangertogveje. Relærummet indeholder 1368 relæer; i den ca. 0.75 x 2 m store betjeningspult sidder 260 trykkontakter og 354 tableaulamper. Til Kbh. H-anlægget er især knyttet en del interessante finesser; aktuelt er vel især i denne vintertid sporskifteopvarmningsanlægget, som skal hindre tilfygning af de vigtigere sporskifter. S-togs forsinkelser i almindelighed søges især forebygget ved opsætning af en automatisk togjournalskriver, som foruden at røbe togenes ankomst- og afgangstider styrer togviserskiltene på perronerne samt forudmelder togene i Hellerup og Valby. For at kunne opretholde driften under strømafbrudelser, der er relæanlægs fjende nr. 1, har man installeret et automatisk startende nødforbrændingsværk. Da der imidlertid når bystrømmen pludselig svigter, går et øjeblik, før anlæggets dieselmotor er oppe på fuld hastighed, er dynamoen koblet til et stadig roterende svinghjul, som i mellemtiden overtager kraftforsyningen.

I dag findes ved DSB noget over 100 relæsikringsanlæg, ligesom de danske privatbaner råder over et betydeligt antal. Men endnu står der på statsbanestationer ca. 125 el-mekaniske og ca.

325 mekaniske centralapparater, som skænt vi for en dels vedkommende langt fra er udslidte - efterhånden som signalvæsnet og Dansk Signal Industri overkommer det - vil blive udvekslet med relæanlæg. Så godt har nemlig relæsikringsanlæggene sikkerhedsmæssigt, trafikalt og ikke mindst økonomisk svaret til de stillede forventninger; de bærer deres del af æren for at statsbanernes driftsresultat atter er i bedring.

Pladsen tillader ikke mere denne gang. I næste nummer beskrives opbygning og virkemåde af relæanlæggene enkelte bestanddele.

I.N.

TEGNINGER

I forrige nummer af bladet (nr. 6/59) bragte vi under denne overskrift en samlet oversigt over de vigtigste tegninger, som har været offentliggjort i MB-NYT siden starten i 1952 og det lader til, at læserne er glade for den.

Imidlertid var fortegnelsen suppleret med nogle mærkelige bogstaver, som ikke var forklaret nærmere. Det pågældende stykke af teksten i indledningen var desværre "faldet ud", og vi bringer det derfor her:

Oversigten omfatter i det væsentlige alle de af MODELBANENYT udgivne tegninger. De med "x" mærkede numre er udsolgt. I kolonne 4 (sidste), der angiver, om yderligere oplysninger findes vedrørende den pågældende genstand, betyder -

T: Byggetips

K: Konstruktionsbeskrivelse (udførlig)

B: Beskrivelse af forbilledet BP.

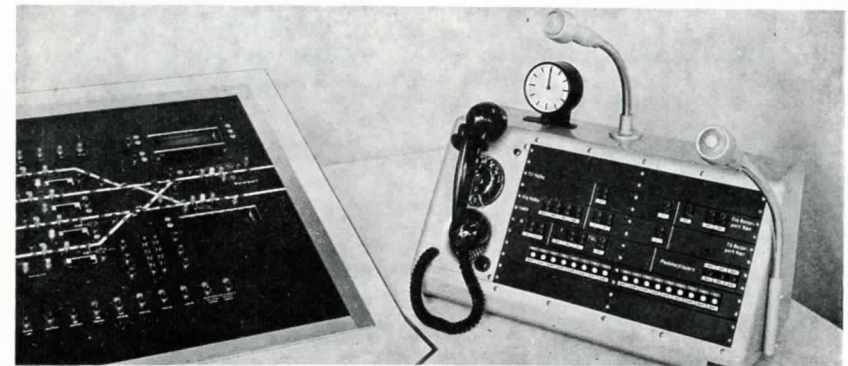
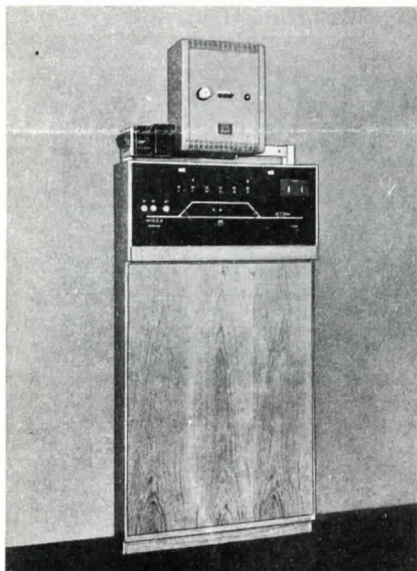
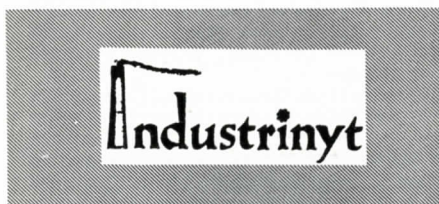


Fig. 10 - Del af centralapparatet og teleapparatet hvormed højttaler- og teleanlæg betjenes. Normalt benytter man ikke den almindelige mikrotelefon. ("Vingehjulet").



Illustrationen viser et såkaldt forenklet signalanlæg. (Fra "Vingehjulet")



Nyheder fra England



The "Hornby" 0-6-0 incorporates all the latest design developments and is a highly efficient prime mover.

Vi indleder denne gang INDUSTRI NYT med at vise et nyt lok fra

HORNBY (MECCANO)

nemlig det 3-koblede tanklok af typen Southern R.I. Det fint detaljerede lok er et nyt i rækken af Meccano's HO(00)-loko for 2-skinne/12 volt jævnstrøm. Tidligere fremstillede man udelukkende 3-skinne/jævnstrøm til denne sporvidde, men denne nyskabelse er blevet vel modtaget hos alle 2-skinnetilhængere, som nu også kan anvende Hornby-Dublo materiel på deres anlæg.

ROSEUD "KITMASTER"

Dette firma har atter udsendt to nye modelbyggesæt i HO af britiske lokomotiver. De to nye, som vi viser her, er en "Stirling" og en S.R. "School class". Denne serie af plastikbyggesæt til modellokomotiver er virkelig præcist udførte og det er absolut ingen umulig opgave at "motorisere" disse modeller, det er endda allerede med held gjort af danske modelbyggere. Hvis nogen af vore læsere er interesseret i at delagtiggøre andre i deres erfaringer desangående, så skriv venligst til MB-NYT's redaktion, Breumvej 28, Herlev.

POCHER

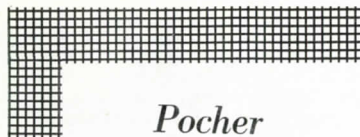
- det italienske modelfirma, som allerede i nogen tid har været re-



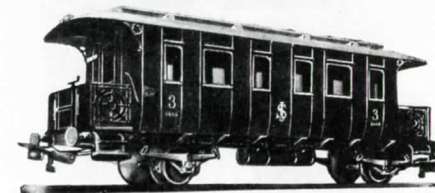
The 00 gauge S.R. ("Schools" class) 4-4-0 locomotive.



New "Stirling" model by Kitmaster.



præsenteret på det danske marked, har i denne sæson også fået en dansk vogn med i deres fabrikation nemlig den øverst på siden viste CARLSBERG-vogn. Vognen er ualmindelig nydelig udført og særdeles fint detaljeret, og uden at forklejne LONG, må man desværre vedgå, at POCHER's er den bedste af de to, og når man fristes til at nævne dette, er det udelukkende fordi det er lidt ærgerligt, at et udenlandsk laver en dansk vogn i en bedre udførelse, end vi selv gør. Sidst men ikke mindst skal det dog nævnes, at POCHER's model er ca. dobbelt så dyr som LONG's. De to andre modeller er svenske typer, som er ligeså godt udført som POCHER's øvrige produktion, men for at læserne ikke skal tro, at MB-NYT er betalt af Pocher for at skrive dette her, vil vi lige nævne, at POCHER's modeller naturligvis ikke er uden fejl, og en meget væsentlig er for eks. at deres bogievogne næsten alle er for korte, hvilket skammer helhedsindtrykket en del, og også, at man af og til bygger en række oprindelig forskellige vogne "over samme læst". Dette skal forstås på den måde, at man for eks. skriver "spisevogn" på en vogn, som faktisk i opbygning er en almindelig personvogn, men ved at ændre dens farve og påskrift mener man at have "skabt" for eks. en spise- eller sovevogn. Det er en



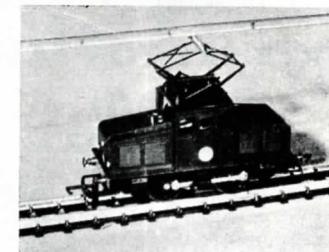
noget uheldig fremgangsmåde, men den har desværre været brugt i mange år også af andre firmaer.

TRI-ANG RAILWAYS

har også til stadighed nyheder, og her er en af dem, en elektrisk type rangerlok fra British Railways. Den er beregnet for 2-skinne/jævnstrøm og kan enten strømforsynes fra sporet eller via omskifter gennem pantograf på taget fra overledning. Tri-ang har som bekendt et ualmindelig stort sortiment i elektrisk tog, som vi i høj grad håber at se mere til herhjemme efter 1.marts, når importen frigives. Priserne er absolut fornuftige.

PREISER

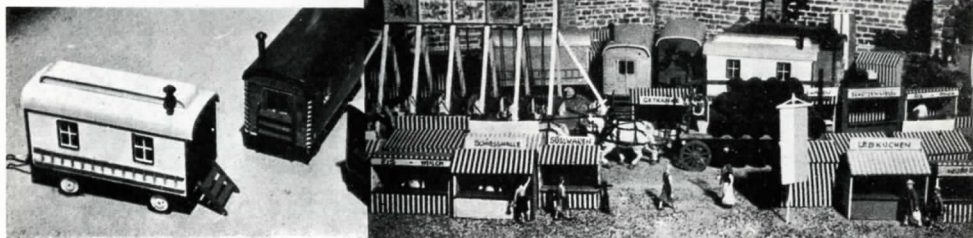
optræder ofte i disse spalter, men det er også et firma, som til



TRI-ANG's nye el-rangerlok.

SIKKE ET MARKED !!

Nedenstående to billeder giver et godt indtryk af, hvor naturtro en opstilling, der kan laves med PREISER'S nye byggesæt. (Foto: MIBA)



stadighed kommer med et væld af nyheder. Denne gang vil vi her omtale et par af de sidste nyheder. - En tankstation i mest moderne udførelse med alt tilbehør (d.v.s. altså også tankpersonale) og diverse farvetryk til at klippe ud og sætte på, for eks. hvad der skal forestille varer i ekspeditionslokalet. Men det mest morsomme er vel nok de nye byggesæt med opstilling til et helt MARKED MED CIRKUS. Der er spilleboder og skydetelte, is- og kageboder og endelig en rigtig opstilling med luftgrynger, som vi også kan se det på vedføjede billede. Cirkuset er noget for sig og med lidt fantasi er det utroligt, hvor livagtigt man kan lave et sådant sceneri.

ELEKTRISKE TOG FALDER

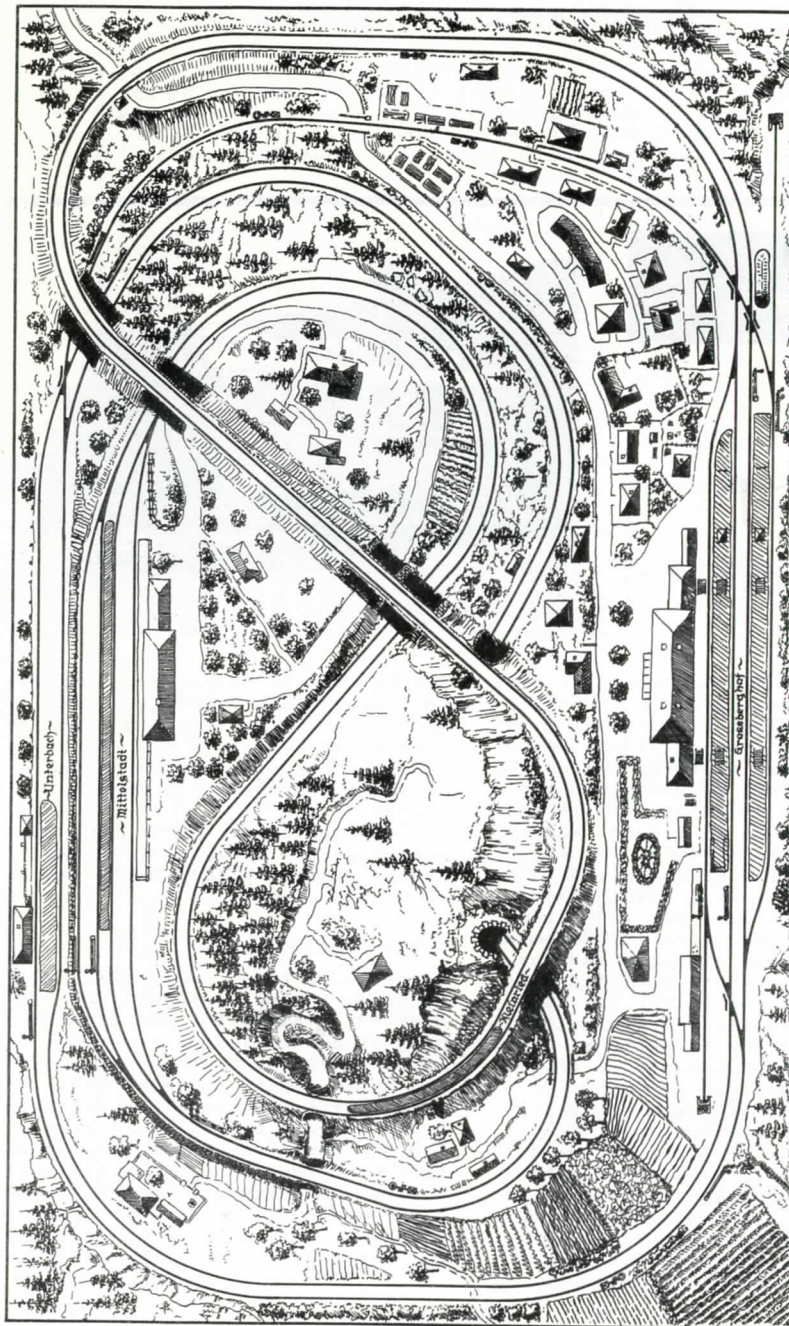
28%

- Dette er måske ikke en "industri nyhed" i almindelig forstand, og indenfor den danske hobbyindustri er det måske endda en ubehagelig nyhed, idet prisfaldet i første række kommer på importeret lege-

tøj (hvorunder elektrisk tog m.m. hører). Det skyldes, at legetøj tidligere var på såkaldt bunden liste, d.v.s., der krævedes importtilladelse fra Varedirektoratet og det var meget sparsomt, hvad der blev givet af sådanne tilladelser, i realiteten så lidt at de fleste forhandlere ingen glæde fik af det, og man måtte derfor i stedet importere på såkaldte "dollarbevillinger", d.v.s. købe en bevilling på det ønskede beløb mod en afgift på 80%. I forvejen havde man en told på 10% og senere fik man en omsætningsafgift på 15% yderligere, så man kan ikke sige andet, end hobbybranchen har haft regeringens og folketingets bevågenhed, men endnu kun på en negativ måde.

Den fri import, som indføres på næsten alle betydende varer fra 1.3.60 kommer således også til at omfatte "legetøj" (hvor til man stadig regner vor hobby, selvom vi snart er et af de eneste lande, hvor man anlægger en så antikveret vurdering af vor udmærkede hobby). Den "lede" omsætningsafgift kommer vi dog ikke af med denne gang, og tolden forhøjer man fra 10 til 18%, men den skal dog med tiden aftrappes med 20% ad gangen efter traktement med DE SYV.

Summa summarum bliver, at det vil være muligt at sænke priser-

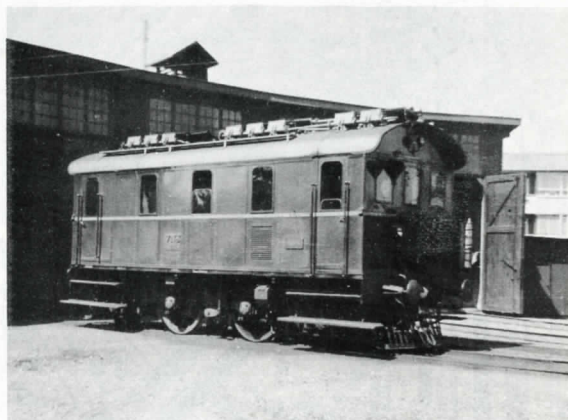


Mangler De ideer?

- Så er her et anlæg, som giver gode muligheder for varieret kørsel. Det kan blive et flot anlæg i spor TT, medens de fleste vel ikke uden vanskeligheder har plads til det i H0, medmindre det bliver bygget som klubanlæg. Det er nemlig også det oprindelige anlæg, hvorfra denne plan stammer, idet det drejer sig om et udstillingsanlæg bygget af Nürnberg MJ-klub. (Tegningen er fra det nu indgåede tidsskrift Modell-Eisenbahn-Bau).

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

er tegnet målestok 1:45, altså spor 0, men kan naturligvis også bygges i skala HO ved at gange alle mål med 45/87 eller anvende en af de mange målestokke, som har været trykt i tidligere numre af MB-NYT, - eller endelig kunne man naturligvis bruge en regnestok, som indstilles på ovennævnte brøk. - Med hensyn til foto og yderligere data til denne DSB-godsvogn, så vil vi i næste nummer af bladet bringe disse ting i en kort artikel.



MODELBANENNYT modtager til stadighed mange breve fra læserne og det er jo altid rart at se, at et blad bliver læst og at man beskæftiger sig med stoffet. Det er dog ikke alt, hvad vi modtager, som umiddelbart egner sig til at sætte i bladet og en hel del kan vi desværre ikke anvende. Der er en faktisk uforholdsmæssig stor korrespondance selv i forbindelse med et lille blad som vores, og vi beder derfor vore læsere om at bære over med, at det måske kan vare længe - endda sommetider meget længe - før De får svar på Deres henvendelse. Dette gælder naturligvis kun redaktionel post, idet ordrer på blade m.m. såvidt muligt ekspederes omgående. Vi besvarer derfor nogle henvendelser ved at sætte svaret i bladet, hvis vi mener, at det kan have almen interesse, men kan desværre kun i ganske enkelte tilfælde påtage os at besvare spørgsmål om anlægsopbygning, signalanlæg og lignende direkte, men vi sætter det i bladet, hvis vi skønner, at

det har videre interesse. Hvis en henvendelse eller notits eventuelt med billeder har ligget en rum tid uden at vi mener, at den vil kunne bruges i bladet, returneres den normalt, hvis dette er ønsket i brevet.

I korthed sagt: - Bliv blot ved med at sende indlæg m.m., måske kommer DERES i bladet næste gang. Og så brevene:

Til Modelbane-nyt

Jeg ville høre, om De ville sætte dette billede i bladet, da jeg blev så lykkelig ved at se en tegning af dette diesellokomotiv i nr. 5/59, thi jeg har savnet en sådan meget længe. Billedet viser Varde-Nørre Nebelbanens dieselloko nr. 11, bygget hos Frichs i Aarhus i 1935. Den er 4-akslet (1-B-1) og farven er rød. Jeg lavede billedet i 9x12, da De så tit har skrevet, at De gerne ville have det i den størrelse. Tillykke med bladet for de 7 år, der er gået. Jeg er meget

(fortsættes side 24)

MB-NYT

GRØNT TIL GULT OG GULT TIL RØDT!

Signalfolk på små som på store baner går en travl tid i møde. Pærerne (eller linserne) i daglys-indkørselssignalerne skal byttes om, og ikke nok med det: lampestrømløbene for både indkørselssignaler og fremskudte signaler må forandres. DSB agter nemlig at ændre sit signalreglement (SIR) endnu engang eller måske rettere: at drage de fulde konsekvenser af den store ændring i 1953.

Indførelsen af hastighedsvisere var jo dengang et stort fremskridt, som dog begrænses noget ved, at hastighedsviserne ikke sådan som selve indkørselssignalerne bliver repeteret af et forudgående hovedsignal eller fremskudt signal. Ønsker man at ændre et togs sporbenyttelse, må man stadig standse det ved indkørselssignalet, da man ikke kan regne med, at lokoføreren ser en "formindsket" hastighedsviser tihs nok til at kunne bremse af.

Denne ulempe søges nu afhjulpet ikke ved opstilling af "fremskudte hastighedsvisere" - men ved ændring af de fremskudte signalers henholdsvis de foranstillede hovedsignalers signalering, sådan at disse kommer til at vise "det efter følgende hovedsignal viser stop", også

når dette hovedsignal i virkeligheden viser "kør med 50/km/t", "kør med 30km/t" og "afkortet togvej". (Naturligvis må ordlyden af de foranstillede signalers signalering ændres i overensstemmelse med den udvidede betydning). Grønt blinklys vil altså fremtidigt kun ses fra et fremskudt signal, når det følgende hovedsignal viser "kør igennem" eller "kør med høj hastighed".

For ikke at lokoføreren - i tidsrummet hvor han har passeret det foranstående signal og endnu ikke skelner hastighedsviseren, men nok selve indkørselssignalet - skal være i tvivl om visserens stilling, har man indført et nyt signal fra indkørselssignalet: eet fast grønt lys med betydningen "kør med høj hastighed". Det hidtidige kør-signal: eet grønt og eet gult lys vil i fremtiden betyde "kør med lav eller middels stor hastighed". For at man kan skelne ændrede fra ikke ændrede signaler, vil der dog blive byttet om på den grønne og den gule lampe eller rettere på den røde og den gule, sådan at det nye KØR-signal vises ved gult over grønt. STOP bliver tilsvarende gult over rødt, KØR IGENNEM som hidtil to grønne.

I.N.

MODEL RAILWAY EXHIBITION i London

v/ Robert Spark

Dette år markerer 50 års jubilæum for THE MODEL RAILWAY CLUB, som er den førende klub i sin art i Storbritannien. Klubben er særlig kendt på grund af den fremragende udstilling, som den arrangerer hvert år i påsken i Central Hall i London. I de fem dage, som udstillingen varer, besøges den af op imod 40.000 mennesker.

I år vil udstillingen blive endnu mere interessant end sædvanlig, da dens hovedtema vil være jernbanens udvikling i de sidste 50 år, både i model og fuld størrelse. Der bliver fem specielle arrangementer:

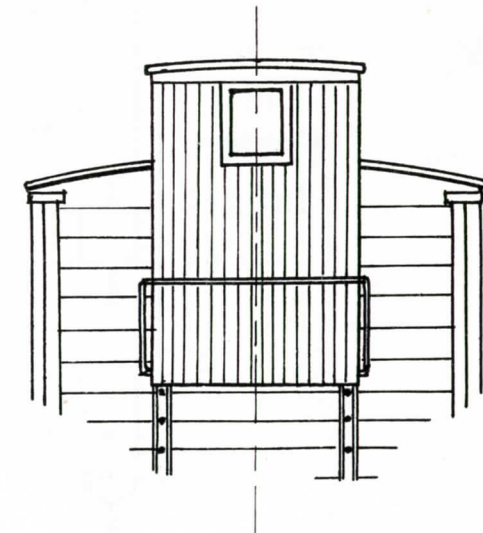
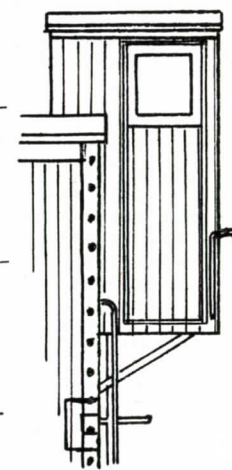
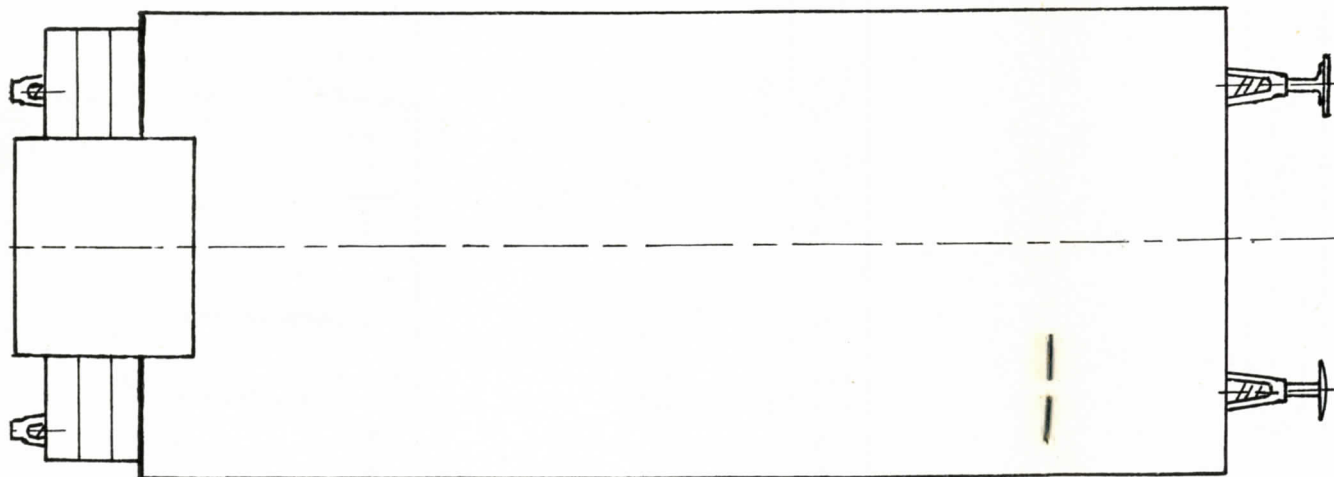
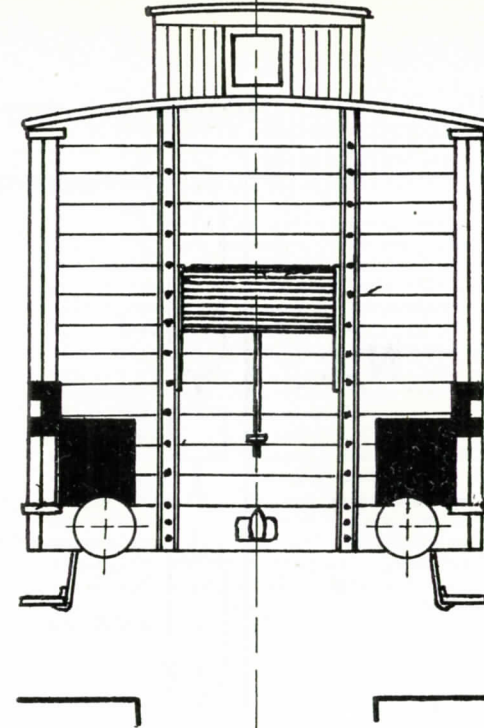
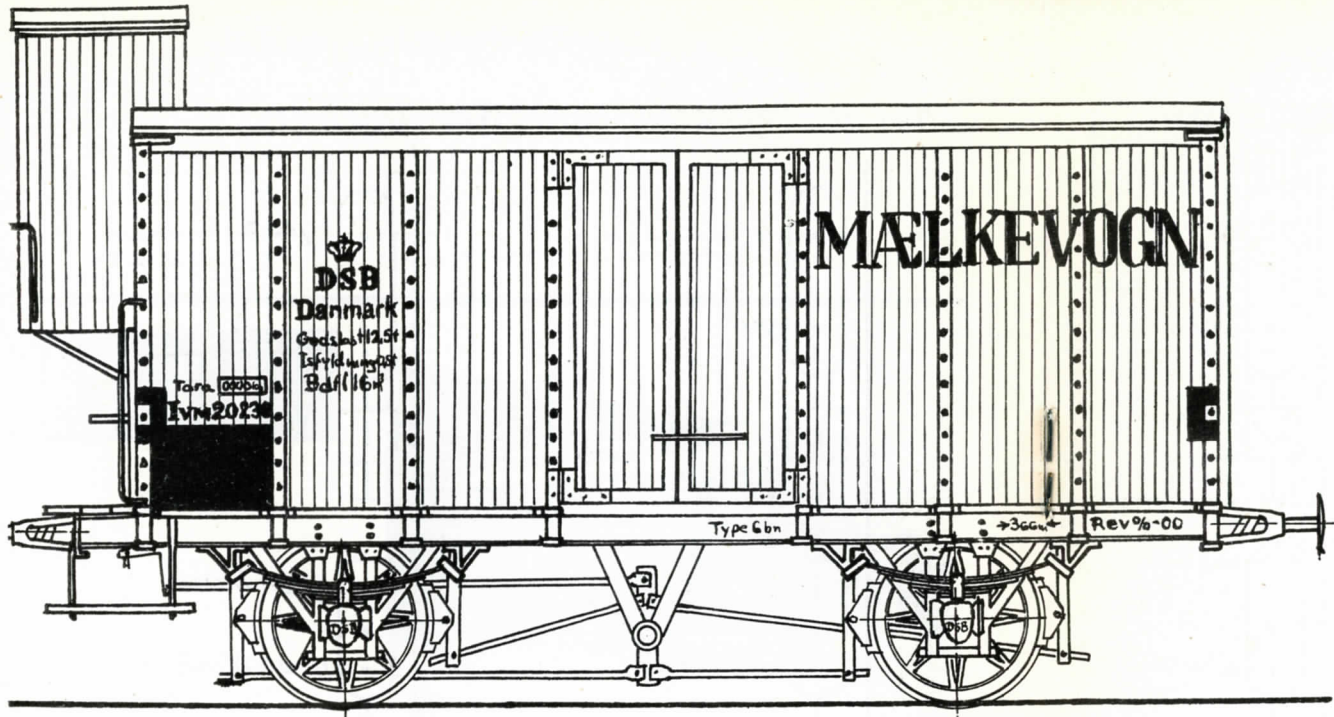
1) En udstilling i spor "0" af modeller, som viser britiske tog i perioden 1910 til 1960.

2) En udstilling af tidlige industrimodeller.

3) En udstilling af passager og godstog i de gamle britiske selskabers farver, før disse blev indkorporeret i "The Big Four" (L.M.S., G.W., L.N.E. & S.R.)

4) En udstilling af klubbens optegnelser og fotografier og nogle modeller udført af medlemmer i klubbens første tid.

5) En udstilling af tidligere britiske jernbaneselskabers bmærker eller "vaabenskjold".



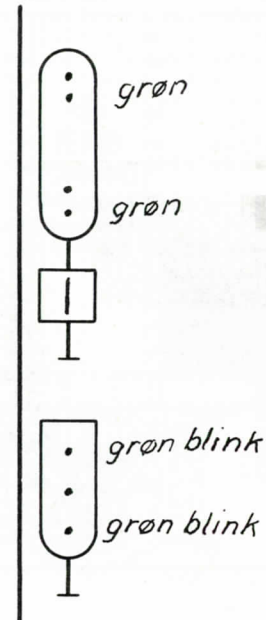
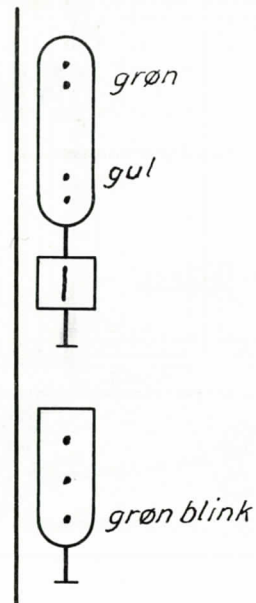
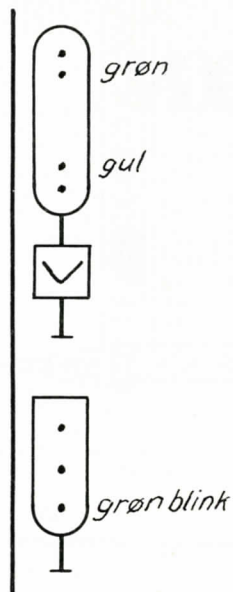
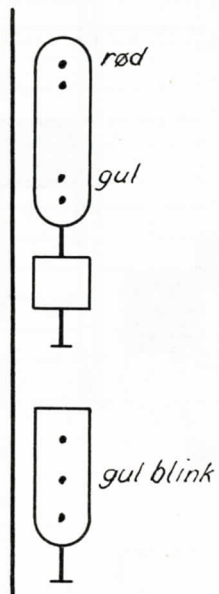
Stop

Kør m. lav hast.

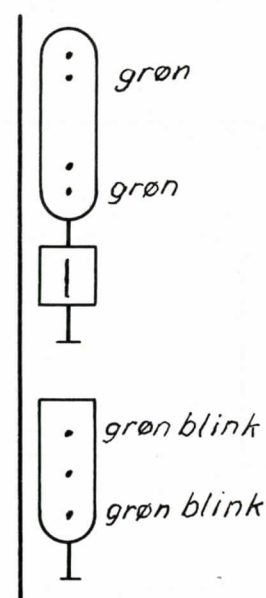
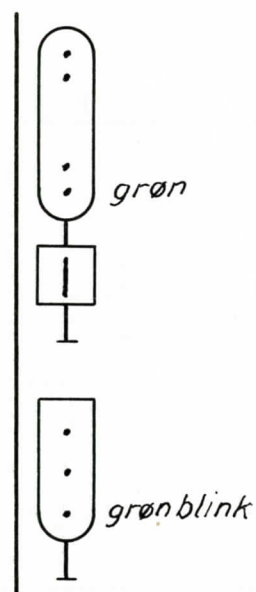
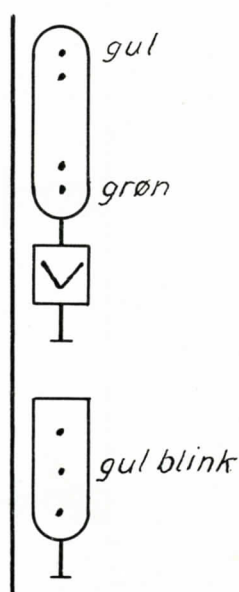
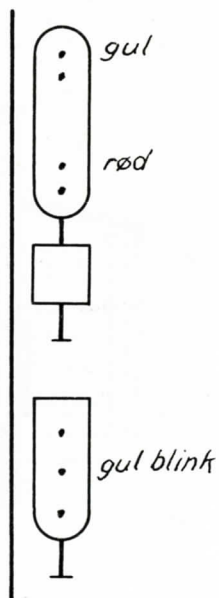
Kør m. høj hast

Kør igennem

Nu:



Frem-
tidigt:



Foruden disse specielle arrangementer vil der blive et udvalg af "arbejdende" modelbaneanlæg i skala TT, OO (HO), O og 1, samt et kørende anlæg med modeller af sporvogne i stor målestok. Som sædvanlig vil der være en personbefordrende damplokdrevet modeljernbane i stor målestok, hvor man kan komme gratis ud at køre. Desuden vil mange andre interessante ting være udstillet af klubmedlemmer, og på et arbejdende værksted kan man se drejebænke, boremaskiner og meget andet i arbejde.

Endelig vil der være en lang række firmaer, som har stands på udstillingen, og disse vil vise en overdådighed af modelbaneudstyr sammen med litteratur i form af bøger, tidsskrifter etc.

Denne årlige udstilling er blevet særdeles populær ikke alene blandt jernbaneinteresserede, men også hos det store publikum.

Udenlandske besøgende er særlig velkomne, og der vil være gode muligheder for på udstillingen at møde interessefæller fra mange lande.

Robert Spark
(London)

ELEKTRISKE TOG FALDER 28 %

(fortsat fra side 10)

ne på en hel del varer, som hidtil har været på "dollarimport". Med sikkerhed kan det siges, at så kendte mærker som Märklin, Fallner, Fleischmann og Vollmer vil falde med ca. 28%, hvilket vil tilføre branchen mange nye kunder, som for eks. tidligere har købt i Sverige, hvor det var billigere, men nu er priserne i realiteten ens. Det forøgede salg grundet prissænkningen kan jo på længere sigt kun glæde alle, både sælgere og købere, selvom en del firmaer må nedskrive værdien af deres varelager i større eller mindre omfang, og de danske fabrikanter vil - hvis overgangstiden ikke bliver alt for hård - kunne drage fordel af det øgede salg, idet det også vil give en større omsætning i danske varer,

dog sikkert forudsat at priserne på de danske produkter også sænkes tilsvarende. LONG har for eksempel allerede taget konsekvensen og reducerer sine priser på næsten alle artikler med ca. samme procent som importvarerne bliver billigere og flere vil sikkert følge efter.

Alt i alt vil man vel kunne ønske om, at FORBRUGERNE ialt faldt kun kan være glade.

BP.

LITTERATURHJØRNET

B. Willemsen: De Stoomlocomotieven der Geldersche Tramweg Mij. (Holland) 17 s. 18 fotos (pris: f 1.00)

Denne lille billedbog har til formål at holde erindringen om G.T.M.-banen levende. Billedudvalget grunder sig på de lokos, som efter 1945 endnu var i aktiv tjeneste. Lokene nævnes med tjeneste numre, respektive navne, fabrik og fabriksnummer, byggeår, akselordning, tjenestevægt, op-hugnings- eller salgsår. Banens sporvidde var 750 mm og eksisterede i 70 år, fra 1881 til 1957. Sluttelig faldt den som offer for den moderne trafiks udvikling. (Udgivet af og tilsendt fra IPEB, Grutstr.34, Holland)

(Fra "Vingehjulet")



Papirer? Nej, vi rejser inkognito

Georg Herb/Hans Mayinger: KLEINNES SIGNALBUCH - Signale und Kennzeichen der Deutschen Bundesbahn. (GdED-Verlagsgesellschaft mbH, Frankf./M.) 48s. DM.3.50.

En nyttig bog for den, som vil have en nem oversigt over DB's signaler, og da den er forsynet med et praktisk plastikbind, tåler den at ligge i lommen, for eks. når man er på rejse og gerne vil have den lige ved hånden. Signalbillederne er naturligvis vist i de rette farver, og den ledsagende tekst er kort og præcis.

KØBENHAVNS KOMMUNEBIBLIOTEKER meddeler os, at man har anskaffet John R. Day: Unusual railways. London, 1957. 212 s.

W. Day: LOCOMOTIVES of the Private Railways of Denmark. 104 s. 49 fotos, 51 skalategninger, 1 kort. (The Oakwood Press, Lingfield, England) dkr.18.00

Ovennævnte bog - som har været ventet med længsel ikke mindst i Danmark - er omsider udkommet, men da den allerede skulle være fremkommet i november 59, vil vi i korthed omtale bogen igen, selv om den er forudanneldt i vort nr.4/59.

W. Day - driftchef for Aalborg Privatbaner - er et kendt navn blandt jernbaneentusiaster, og hans nye bog er et bevis på hans store indsigt i emnet.

Bogen omtaler et halvt hundrede forskellige privatanelok og foruden den forklarende tekst er der skalategninger med hovedmål af disse lok og målestokken er så vidt muligt holdt til 1:110. De omtalte maskiner er også afbildet på fotos og disse særlige sider er trykt på fint papir og står ekstra fint i trykket. Det er absolut en usædvanlig bog, for hvor finder man så mange oplysninger om et så specielt emne samlet i en bog på en overskuelig måde. (NB! Bogen er på engelsk) (Hovedoplæg for Skandinavien: - MODELBAENENYT, Postbox 184, Kbh.K.)

Nürnberg-Messen



I dagene 3.-8.marts 1960 afholdes i Nürnberg i Vesttyskland den 11. internationale legetøjsmesse, og ikke mindst i år, hvor importen er fri og priserne er blevet lavere på varer indført fra udlandet, er der ekstra grund til at følge med i, hvad der præsenteres her, idet både europæiske og mange andre landes fabrikker (for eks. fra Japan) sender deres varer til Nürnberg-messen, som sikkert nu er verdens største legetøjsmesse.

Vor faste medarbejder i Nürnberg (H.Hechtel) vil sende sin rapport til os snarest efter messens slutning, således at vi allerede i næste nummer af MB-NYT vil kunne læse om de mange nyheder, der skal vise sig på markedet i den kommende sæson.

NYT fra NÆR og FJERN

VINGEHJULET - statsbanernes eget blad meddeler, at loko E-989 har gjort turen Korsør-København på 66 minutter - der er 111 kilometer - forspændt 12 bogievogne. Det må siges at være en præstation af de virkelig fine, der absolut viser, at dampen kan endnu.

Sv.J.

OPHUGNING AF DAMPLOKOMOTIVER

HFHJ's damplokomotiver nr.6 og 8 (den i nr.5/59 omtalte) er for nylig blevet solgt til ophugning ved B. Levin i København. HFHJ har hermed kun to damplokomotiver i reserve, nemlig nr.9 (fhv. SFJ 28) og nr.10 (fhv. DSB - G 605).

Sv.J.

VEDR. LOKENE VED STÅLVÅLSEVÆRKET

i Frederiksværk, som omtaltes i min artikel i nr.4/59, så er det

nu endelig lykkedes mig at samle de resterende oplysninger om alle tidligere maskiner, hvorfor vi her bringer en samlet fortegnelse.

SMALSPOREDE LOKO 0,900 m

- 1 stk. Orenstein & Koppel 1911
ophugget i 1956.
- 1 stk. Orenstein & Koppel 1911
ophugget i 1958

(disse to købt af valseværket i 1948).
1956 købt 1 stk. Maffei fra 1919
1958 købt 1 stk. Maffei fra 1919
1958 købt 1 stk. O & K fra 1915
- alle disse tre stammer fra A/S Frederiksholm kalk og teglværker, nærmere betegnet Hammersholt teglværk, hvor der altså ikke længere findes damploko. (Se artiklen i MB-nyt nr.11/1956).

Stålvalseværket i Frederiksværk - Normalsporede damplokomotiver

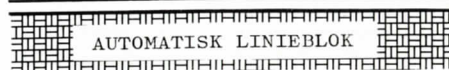
Købt i	Købt fra	Fabrikat	år	nr.	ophugget	hjulstilling	tidl.ejer
1947	Kaas briket-fabrik	Borsig	1903		ja	O C O T	
1951	Kolding Syd	Henschel	1911		ja	1 B O T	KS 4
1952	GDS	Henschel	1910	9881	nej	O C O T	GDS 4
1953	ØSJS	Borsig	1895	4471	nej	O D O T	ØSJS 6
1955	Hedehusene	Henschel	1911		nej	O B O T	"Dan"
1956	DSB	Maffei	1898	1903	nej	O B O T	Hs-399
1956	DSB	Nielson	1894	4750	nej	O E O T	Hs-381
1958	LJ	Henschel	1909	9542	nej	O B O T	LJ 13
1958	LJ	Henschel	1929	21452	nej	O B O T	LJ 23

(LJ - Lollandske jernbane - Lollandsbanen)

Desuden købt i 1951 nr.1-5 og 6 fra HMG (Helsingør-Hornbæk-Gillelejebanen), der nu alle er hugget op, - samt i 1948 et lokomotiv fra 1899 fra Orenstein og Koppel, - der her til landet i 1941.
Sv. Jørgensen.



MODELBANE-tips



I det virkelige liv rationaliserer og automatiserer man idag mere end nogensinde, og skal en modelbane være "up-to-date", må man jo i en vis grad følge med.

Vi skal her give Dem en mulig løsning af problemet: Automatisk bloksikring på en banestrækning, som kun befares i een retning.

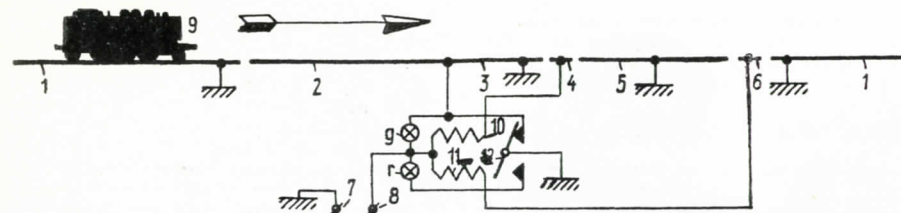
Bloksikringen har jo til opgave at sikre strækningen bagud, således at toget ved passage af et signal, sætter dette på stop og

afbryder kørestrommen i afsnittet foran signalet. Dette sidste er i hvert fald det mest anvendte system på modelbaner. Vi vil her i bladet også beskrive andre systemer, men fremstillingen af den her omtalte sikring er så simpel, at den skulle kunne laves med held også af begyndere.

Når man ikke ønsker at lave alle dele selv, kan man bruge et ganske almindeligt ringeapparat, hvis anker man laver drejeligt og udstyrer med en fjeder, således at ankeret ligger an mod de respektive kontakter i hver sin af de to stillinger, således som det fremgår af diagrammet.

Som signal foreslås anvendt et daglyssignal, men foretrækker man et armsignal, kan signalarmerne kobles mekanisk med det drejelige relæanker.

På den på tegningen viste strækning isoleres flere afsnit elektrisk fra hinanden. Afsnit 2 skal være så langt, at det længste tog kan være der og også nå at blive bragt til standsning (toglængde



plus bremselængde). Afsnit 3 skal være nogle millimeter længere end den største akselafstand. Kontaktskytke 4 behøver kun at være så langt, at relæet (ringeapparatet) trækker. I H0 har 25 mm vist sig at være tilstrækkeligt. Afsnit 5 forestiller banestrækningens fortsættelse frem til 6, som har samme længde som 4. Da kontakt 6 atter stiller signalet på KØR, bør denne kontakt 6 anbringes bag ved det andet følgende signalskontakt 4, (for altid at have mindst een blok helt fri, da sektionerne på en modelbane desværre sjældent er ret lange). Strømkilden tilsluttes på klemme 7 og 8, men såfremt man benytter samme trafo eller batteri til også at levere kørestrommen, må man nøje påse, at plus går til plus og minus til minus - ellers er det uden betydning.

Lader vi nu et tog berøre strækningen vil spole 10 trække, når det kører over kontakt 4. Ankeret bevæger sig, så den grønne signallampe slukker og den røde tænder. Tillige afbrydes afsnit 2. Når toget kommer til kontakt 6, ser situationen atter ud som på tegningen, idet spole 11 trækker, men sålænge toget befinder sig mellem kontakt 4 og 6, bringes et eventuelt efterfølgende tog automatisk til standsning på afsnit 2.

Skulle signalet eventuelt stå på stop, når anlægget sættes i gang, er det tilstrækkeligt et kort øjeblik at forbinde kontakt 6 med afsnit 1 eller 5.

(fra Der Modelleisenbahner nr.12/56)

P.S. Til relæ kan for eksempel anvendes Fallers' signalrelæ, hvis man vil have et relæ, som kan anvendes uden ombygning.

FARVEL TIL AURSKOG-HÖLANDSBANEN

hyggeligste smalsporbaner.

Som et resultat af meddelelsen i MB-NYT nr.4-1959 om den forestående nedlæggelse af Aurskog-Hölandsbanen bringes denne artikel med billeder. (Første artikel af vor faste medarbejder Sv. Jørgensen og anden artikel af J.Kirchoff-Jørgensen. (red.anm.)).

Da Aurskog-Hölandsbanen tidligere har været udførligt omtalt i MB-NYT (nr.8-1958), skal denne artikel ikke være nogen beskrivelse af banen, men en afskedshilsen til Norges eneste 0,750mm bane, en af Skandinaviens, ja næppe uden overdrivelse, en af verdens

Når man een gang har kørt med Hölandsbanen og har tabt sit hjerte til den - om kan det til en jernbane - så tror jeg, man har tabt det for evigt, i hvert fald ville jeg for enhver pris gense Aurskog-Hölandsbanen i min sommerferie. Tiden er løbet fra den lille hyggelige jernbane, den giver underskud, den skal nedlægges, det hjælper ikke, at den er et led i en afholdt turistrejse gennem en del af Syd Norges snukkeste natur. Det er snart sådan, at alt hvad der er hyggeligt og rart skal nedlægges, bare fordi det



Et kig ud af lokets vindue frem ad strækningen. (Foto:Sv.Jørgensen)

ikke svarer til tidens forheksede jag; - men endnu i denne sommer, sommeren 1959, kørte "tertitten" gennem det vidunderlige skov- og agerland, de 57 km fra Sørumsand til Skulerud. "Tertitten" er på norsk kalenavnet for noget småt og rart - hvor rammende. Når man ser et af de små pæne, grønne lokomotiver "Björkelangen", "Höland" "Setskogen" eller "Prydz" komme kørende med de morsomme røde personvogne og en lang række godsvogne, ligner det ganske et legetøjstog af de go'e gamle. Når toget holder på stationen, er det ikke langt fra, at man kan se over ryggen på lokomotivet - man får næsten lyst til at klappe det. Man siger så tit, at lokomotiver har personlighed, - jeg tror ikke man fornemmer det tydeligere end her.

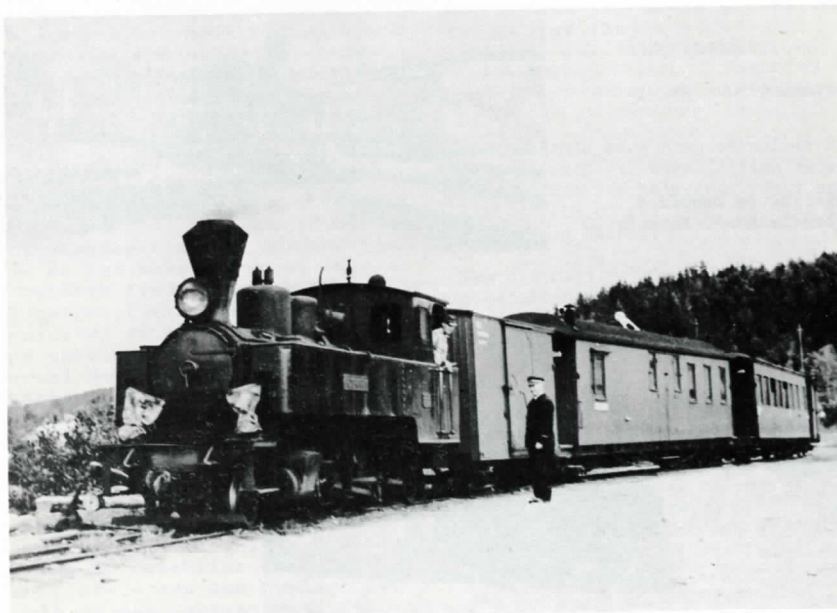
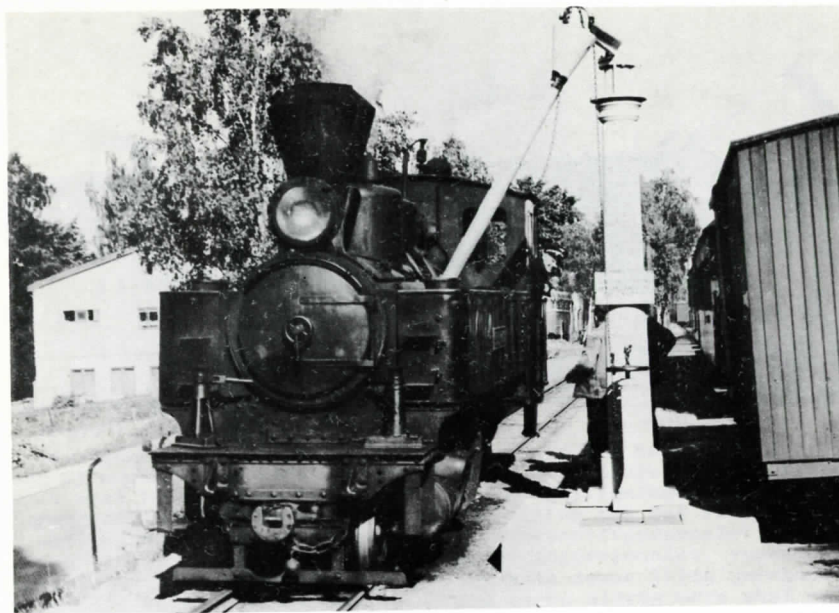
Personalet på stationerne og i toget er som nordmænd er flest, vældig flinke - lokomotivføreren indbød til en tur på "Setskogen", der kørte de dage, jeg besøgte banen, og lokomotivfyrbøderen sørgede for fin røg alle de gange, to-

get skulle foreviges - kan man forlange en finere service?

I toget, der består af to kombinerede person-, post- og pakvogne plus et stadig skiftende antal godsvogne, er alt så hyggeligt - vi danskere fik endda lov at køre i den fine 1'ste classes kupe med lædersæder, billeder på væggen og kakkelovn i hjørnet, som den ene vogn var udstyret med. Toiletet findes ikke i toget, men om nødvendigt aftaler man med togføreren o.s.v. -- I 2'den klasse afdelingen kommer banens sædvanlige passagerer - man kan se og høre, at de kender banen, hinanden og personalet, de vil alle savne den, når den pr. 1-1-1960 sandsynligvis ikke kører mere - en bus er og bliver ikke det samme.

Noget af det morsomste er at stå på en af de åbne endeperroner under kørslen - et skilt forkynder, at overgang mellem vognene under kørslen er forbudt - der er nemlig ingen overgangsbroer, men næppe meget mere end $\frac{1}{2}$ meter imellem de to vogne. Man har her på endeperronen en tydelig fornemmelse af farten, der selvom toget sjældent kører mere end 40 km/t, mærkes ganske anseeligt. Banen slynger sig, navnlig på det første stykke fra Sørumsand, ud og ind, og toget bugter sig som en orm henover skinnerne. Lokomotivet aser og maser og lader af og til dampfløjten lyde ud over markerne, - ind mellem gran og birkestammerne i skoven. Men nedad lange fald på strækningen må personalet holde igen på toget med skruebremsen på bageste personvogn - den eneste bremse foruden lokomotivets dampbremse; - opad, ja da kan det af og til hænde, at toget går i stå, og så bliver det halve tog efterladt, mens lokomotivet kører de første vogne til den nærmeste station og derefter henter resten.

Undervejs rangeres der på stationerne, en vogn tages af eller sættes på her og der, og uden bremseprøve eller andre tidskrævende formaliteter er toget klar til afgang igen, såfremt da ikke det samlede personale plus eventuelle passagerer kræves til udløsning af særlig besværlige ting



Øverst: "Setskogen" tanker i Sørumsand. Nederst: Toget i Skulerud ved dampskibsbroen. (Fotos: Svend Jørgensen)



"Setskogen" ved remisen i Skulerud. (Foto:Sv.J.)

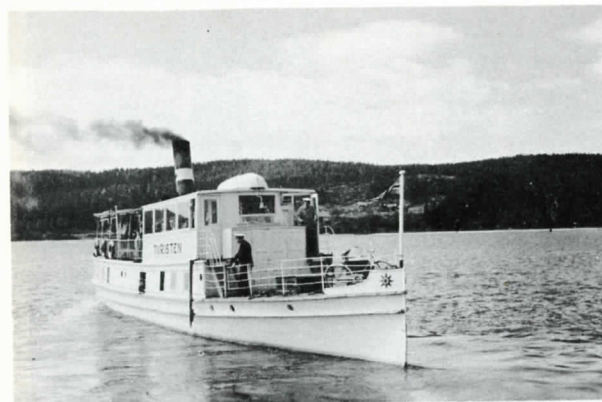


Rangering og ophold i "Bjørkelangen". (Foto:Sv.J.)



Stop på en af stationerne undervejs mod Skulerud. (Foto:Sv.J.)

MB-NYT



Det lille hyggelige dampskib TURISTEN. (Foto:S.J.)

fra godsvognene. - I Bjørkelangen er der 15 minutters ophold - lokomotivet skal have kul og vand, der skal rangeres, og de rejsende går imellemtiden en tur på perronen.

Her på banens hovedstation findes remise og værksteder, her står normalt banens øvrige personvogne. Ved afgangstid kaldes ind til toget pr. højttaler - det mest moderne ved hele banen. Videre går det mod Skulerud, hvorfra der hver anden dag sejler et lille dampskib over søen gennem Halden Kanal til Halden, en ualmindelig smuk tur. Skulerud selv er et meget øde sted - en blandet landhandel er stedets eneste forretning - og bortset fra arbejdet med den videre transport af det hertil transporterede tømmer, til vands er der ikke meget at se; men hvilken fred og ro, hvilken smuk natur, fjernt fra al dagligdagens støj og uro! - Efter ca. 1/2 times ophold går turen atter tilbage til Sørumsand og derfra returnerer toget til Bjørkelangen, hvor såvel lokomotivet som det hele personale bor - en dag af Hølandsbanens nu kun få er tilende. - En dejlig dag havde det været, en dag, jeg sent vil glemme, hvilken hjælpsomhed og venlighed, hvilken jernbanestemming, uden i-blanding af rutebiler eller støjende MY'ere - kun den herlige lyd og duft af damplokomotivets fløjte og dampslag, røgen fra skorstenen, kort sagt en rigtig jernbandedag.

Jeg gik fra Sørumsand et stykke ud ad strækningen til en flot kurve og stigning og vinkede her farvel (og tog det sidste billede) til lokomotivpersonalet, "Setskogen", togpersonelet, vognene, ja til hele denne lille jernbane, som vi nu aldrig mere skal opleve i sin charmerende hyggelighed. - Det sidste jeg hørte var et langt sørgmodigt fløjt. -

Farvel til "TERTITTEN".

Sv. Jørgensen

Nedenstående beretning omhandler samme bane og derfor vil enkelte ting være gentagelser, men for helhedens skyld og da artiklen ikke er ret lang, bringes indlægget i sin helhed.

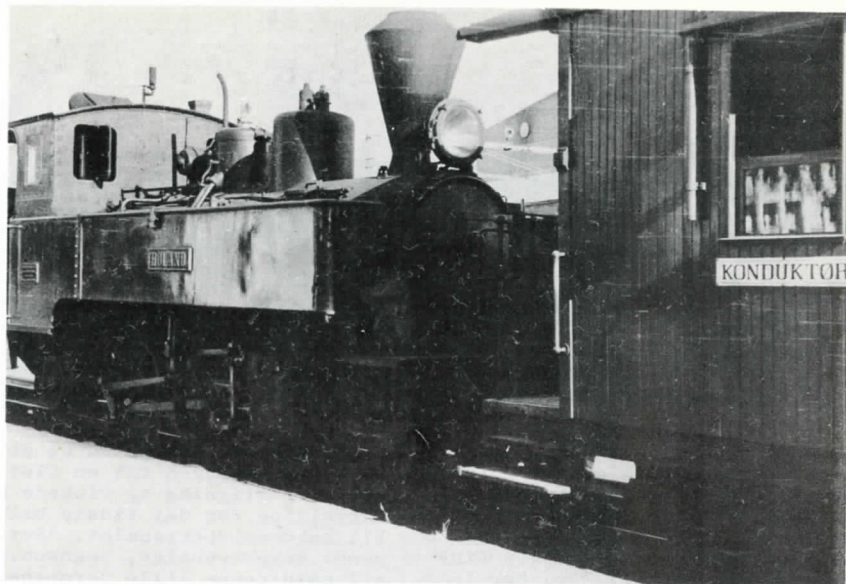
Den 1. August rejste jeg til Norge, og som modelbanemand havde jeg valgt at tage toget.

Inden afrejsen fra København H., købte jeg MB-NYT for at have lidt at læse i på turen. Heri læste jeg så, at en gammel smalsporet bane i Norge skulle nedlægges og jeg tænkte, at det ville være sjovt at få et par glimt fra den på min film. Min plan blev realiseret den 10. august, da noget familie kørte os over Oslo - Strømmen og Lillestrømmen til Sørumsand, hvor den gamle bane har sit udspring. (Nordmændene kalder iøvrigt banen for "Tatitten").

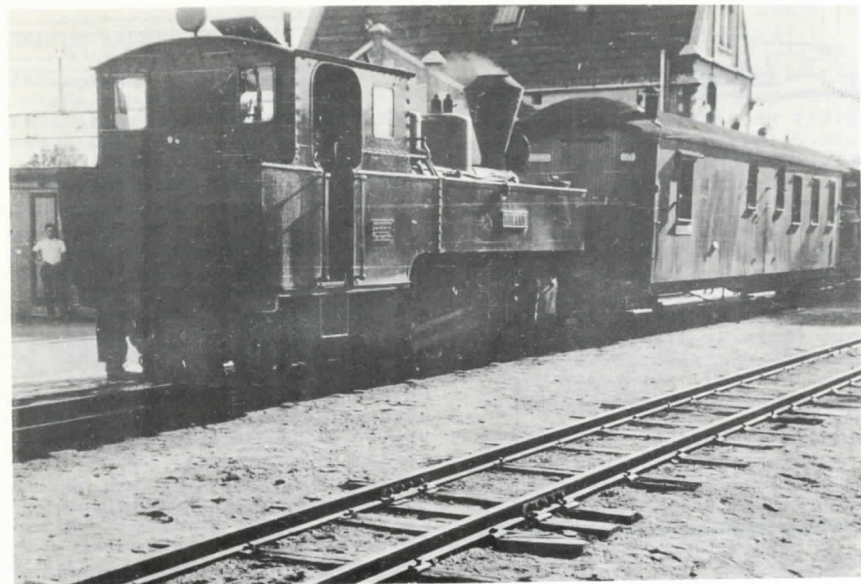
Jeg ankom til Sørumsand station 17.20 (norsk tid), og jeg var heldig. På perronen holdt et af de gamle tog, som skulle køre 18.05. Jeg benyttede de 45

1960

21



På øverste billede ser vi loket "Höland" og i første vogn vinduet ind til konduktørens kupé. - Det nederste billede viser konduktøren på vej fra den ene vogn til den anden via trinbrædderne, da der ikke findes gangbroer mellem vognene. (fotos ved artiklens forfatter J. Kirchhoff-Jørgensen).



"18.05" klar til afgang med "Höland".

minutter til at fotografere og tale med togpersonalet. Lokomotivet, som var spændt for, var gamle "Höland". Dette lok er bygget i 1925 på Saechs Maschinenfabrik og har byggenummer 4658. Det var en sjov gammel fyr at se på, men den kunne godt være pudset lidt pænere.

Banen har ialt 5 lok, men der er kun 3 i drift, og alle er, efter hvad jeg fik oplyst, af samme type som "Höland". Skinnebredden er 750 mm. Efter "Höland" var der koblet tre vogne. Den første var en almindelig 1. og 2. klasses vogn med konduktørkupé først i vognen. Jeg talte med konduktøren og fik lov til at se nærmere på toget. Konduktørkupeen var indrettet som en lille hyggelig stue med et lille bord og et par polstrede stole samt en billet-reol.

Belysningen var selvfølgelig petroleumslamper, eller som Nordmændene siger - parafinlamper. Lige indenfor døren stod kakkelovnen og brændekassen.

Fra konduktørkupeen gik vi ind i vognen, som også var udstyret med petroleumslamper og kakkelovn. 2.klasse var med læderbetrukne sæder, og 1. klasse var udstyret med plys og klunker. Vogn nr.2 var kombineret passager- og postvogn. Vogn nr.3 var en lille godsvogn.

Jeg fik en smule oplysninger af konduktøren og her er de.

Banens fulde længde er 57 km. Den går fra Sørumsand over Bjørkløngen til Skulerud. Den første halvdel af banen blev taget i brug i 1896, og det var strækningen Sørumsand-Bjørkløngen, og resten til Skulerud blev åbnet i 1898. Banen kørte som privatbane indtil 1945, hvor den blev overtaget af NSB. Jeg kan oplyse, at der ingen afgørelse er endnu, om den skal nedlægges eller bestå fremover som turistattraktion og tømmertransportbane. Det norske Storting afgør dens skæbne.

Turen fra Sørumsand til Skulerud varer 3 timer og 5 minutter, og der køres daglig to tog hele strækningen igennem, samt eet tog fra Bjørkeløngen til Skulerud og to tog fra Sørumsand til Bjørkeløngen, samt godstog efter behov. Den højeste tilladte hastighed på banen er 35 km i timen.

Og til slut en lille kuriositet. - Da der ikke er nogen gangbro mellem vognene, må konduktøren gå udvendig fra trinbrædt til trinbrædt, når han skal fra den ene vogn til den anden.

J. Kirchhoff-Jørgensen



Rail Mail

EN PRIVAT PRIVATBANE - A private private railway. - A curious title but true. This narrow-gauge railway near Stockholm (Sweden) is a living museum of old days railways like Tallylyn in Gr. Britain. DSB's RELÆSIKRINGSANLÆG - Part 2 of the relay interlocking system. INDUSTRI-nyt. Industrial news, Layout of the month and Litteratur-nyt (News in literature). NYT FRA NÆR OG FJERN (News from Home and abroad). MODELBANE-TIPS describing an automatic block system. AURSKOG-HØLAND BANEN. This Norwegian narrow gauge railways now unfortunately seems to have stopped for always. - A last ride on it..

KONTAKT MED LÆSERNE (fortsat fra side 12)

glad for dette blad, som jeg har holdt i 4 år, og der er mange gode ting i det hver gang.

Venlig hilsen Hans Aage Jensen
Roust pr. Varde

Til Modelbanenyt, Freumvej 28,
Herlev

Jeg vil først takke for Deres udmærkede blad, som jeg køber, når jeg har råd. (Jeg er 14 år). Dernæst vil jeg spørge, hvorfor man aldrig ser automobiler i rigtig størrelse, spor H0. Det er særlig lastbiler, det er galt med. De er som regel i størrelse 1/100. Det er vist en ting, som jeg vist ikke er ene om at savne.

Og: Hvorfor skal vi, der er under en vis alder skældes ud for at lege med tog? - Også af "rigtige", voksne modelbanemænd!

Vi vil, eller i hvert fald de fleste af os, vil gerne lave vores anlæg så modelagtige som muligt, men man taber modet, når man vil vise banen frem (for vi er jo alle lidt stolte af den, ikke?) og der så er en voksen, der siger: "Ja, der kan I jo lege godt, og måske senere blive "rigtig" modelbanemand. Af den grund er der sikkert mange, der opgiver det, sæl-

ger deres ting, og finder en anden hobby.

Venlig hilsen - Øjvind Møller

Ja, modelbiler i nøjagtig skala H0 er en sjælden vare, men hvis der fremkommer gode ting i fremtiden, som holder målestokken, skal MB-NYT bringe en omtale heraf. - M. h. t. de mennesker, som i nedsættende betydning taler om "dem, der leger med tog", medens de selv regner sig for "rigtige" modelbanefolk, er der kun at sige, at det absolut ikke tyder på den rette indstilling til at unge beskæftiger sig med en udviklende hobby som modelbaner i stedet for sløse fritiden væk, men sandsynligvis er de pågældende langt fra særlig dygtige selv, og det lugter indirekte af selvros, når man kan komme med sådanne udtalelser. - Så klem blot på og samarbejd hellere med jævnaldrende kammerater, som bestemt bedre kan værdsætte din hobby.

Til MB-NYT!

Jeg har læst Deres artikel om "signallys på kontrolbordet" med stor interesse. Det er en god idé, der herved er blevet indført, hvorfor jeg håber serien vil fortsætte. Om serien er for "teknisk", nej, slet ikke, for hvordan skulle man da ellers forklare serier af den art.

Med venlig hilsen
en mangeårig holder af bladet

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

FLEISCHMANN SÆLGES. Lokomotiver, 1365 for kr.80, 1330B for kr.40, vogne, 1430 for kr.15, 1491 for kr.15. Jørgen Einfeldt, Østre Alle 19, Slagelse.

FØLGENDE MATERIELL fra V.V.G.J. udbydes herved til salg: 1 billetskab m. billetter (Vandel st.), 1 billetstempelemaskine, 1 telefonapparat (Ravning st.), 1 lokomotivlygte, petroleum, 1 trelyslygte for bombelysning. Interesserede bedes henvende sig til P. Gabriël, Kongensstræde 25, Fredericia.

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, Aalsgaard, tlf. Hellebæk nr.9
Næstformand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf.(03)213104.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf.(03)212438
Bestyrelsesmedlem: trafikass. Holger Christiansen, Hg.st.tlf.(03)212276. Klubbens adr. Bovænget 6 Aalsg.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: mandag
Klubhus: Forchammersvej 3,
Formand: Disp. Finn Ankeræa, tlf. 2 12 72.

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro station
Formand: J. Voldmester
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 rutebilgarager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 4
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 MÅRKLINIKLUB

Anlæg i spor H0.

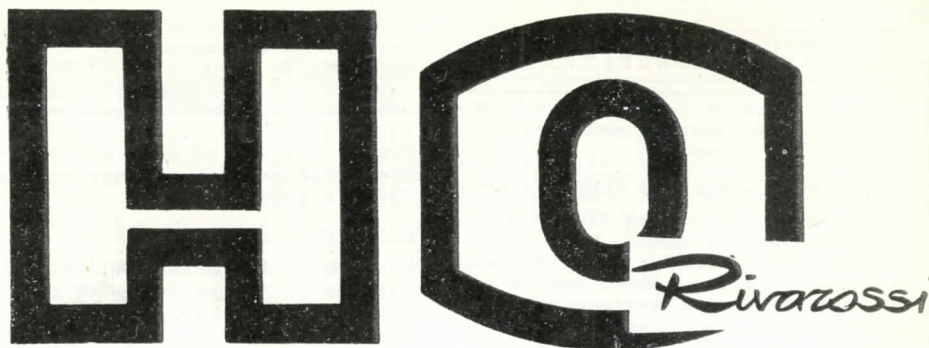
Lokale: Kastrup.
Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

1 á 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN H0.56

Smedegade 11, kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk anlæg i H0, "toskinndrift". Interesserede er velkomne. Klubaften 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).



— det interessante italienske modelbaneblad —

TT ROKAL

er modelbanen for enhver!

HSV

Kvalitetstransformatorer

TIL ALT...

...OVERALT

12 Maaneders Garanti for Fabrikationsfej!

BEDRE OG BILLIGERE

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

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.

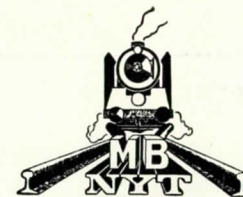
PROPAGANDAPAKKER

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: Breumvej 28, Herlev.

Medarbejdere og korrespondenter m. fl.: 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 efter skriftlig aftale.

Bladet udkommer med 6 numre om året.

Årsabonnement 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-Ijernet, 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, Ordrup, 109, Charl

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

Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.

Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning

ENGLAND:

Robert Spark (European Railways),

15. St. Stephen's House, Westminster,

London, S.W. 1.

FINLAND:

U- Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

ITALIEN:

Ho-Rivarossi, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Vasagatan 22, Göteborg C.

Nr. 2 - 1960 udkommer den 5. april