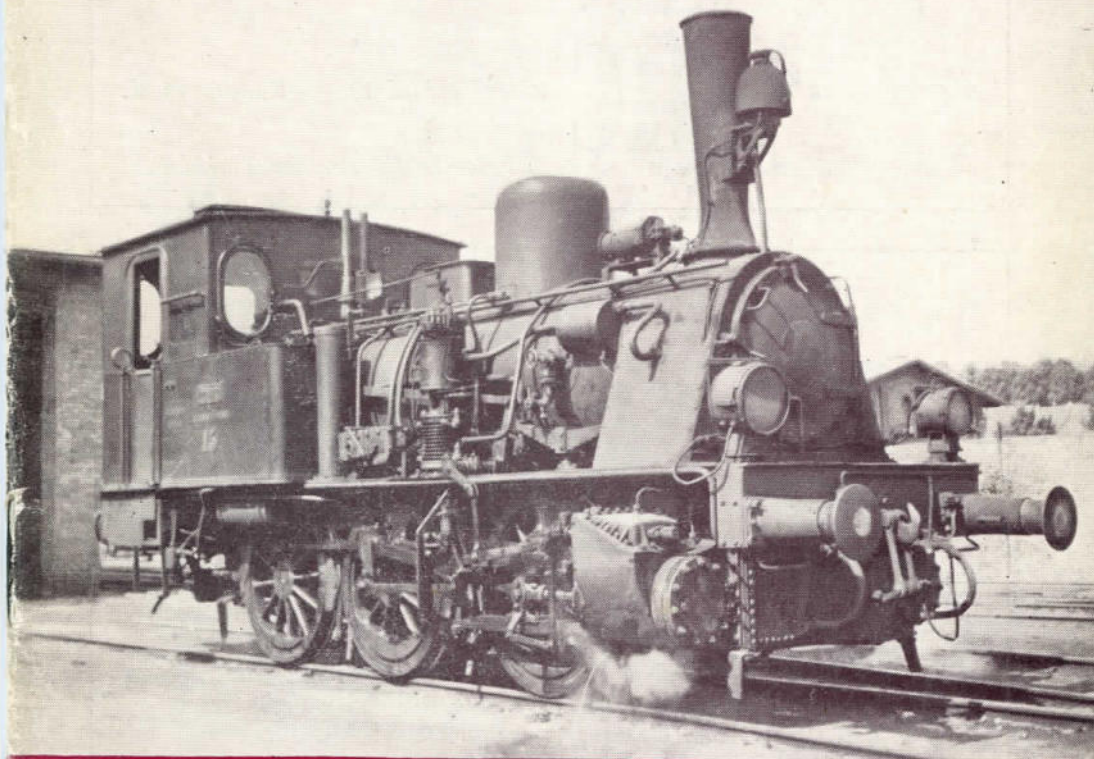




# MODELBANE *Nyt*



7

4. ÅRGANG

JULI 1955

PRIS

150

# HOBBY CENTRALEN

BYG SELV DERES VOGNE

i E.G.C. Byggesæt

godsvogne litra PB ... kr. 1,50

QH, PFR, ZA, IKS..... kr. 2,00

IVK..... kr. 2,50

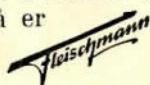
person- og pakvogne CPE, CM,

CR, AC, DC, DJ, CD.. kr. 6,00

CU (2-akslet)..... kr. 6,50

KØRER DE I SPOR HO

så er



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

og vognbygning.

Kom hen og se hos

# HC

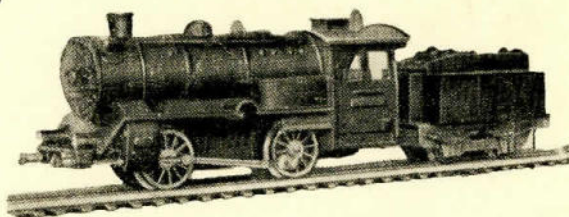
MØNTERGADE 10. — København K.

Byen 5714 x

Prislister tilsendes mod  
40 øre i frimærker

(Provinsordrer ekspederes omgående)

Den store  
succes!



Urværkslokomotiver er begyndelsen til mange modelbaneanlæg. Ovenstående lok med tender (nr. 1255) er en god maskine med både frem og bak — og prisen er rimelig!

Generalagentur:

## NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K. — Tlf. C. 91 17 - 91 18

# HO Rivarossi

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

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

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

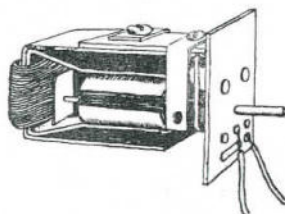
*Distribution:*

**Modelbane-nyt, Virum.**

# FRIS

## ELEKTROMOTOR

**DEN MINDSTE!  
DEN KRAFTIGSTE!**



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

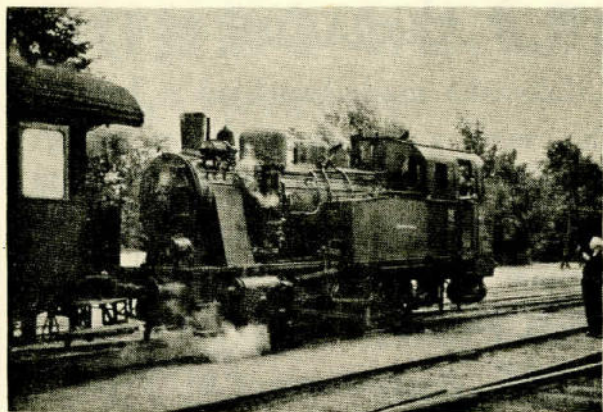
6—12 v. universalmotor  
ca. 8000 omdr. min.  
strømforbrug: 210 mA  
vægt: ca. 20 gr.

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

*Se den hos Deres forhandler!*

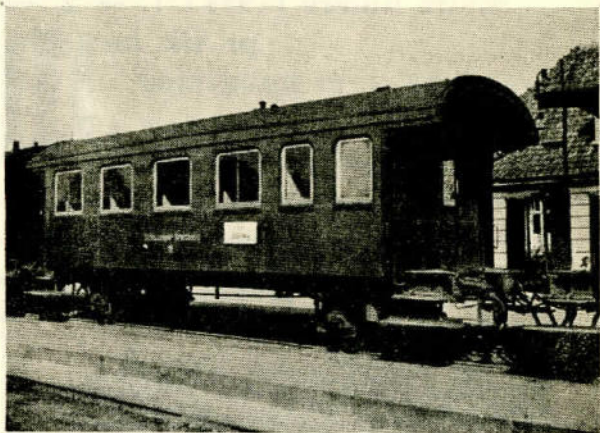
*En gros:*  
**BENT PALS DORF**  
Holmens Kanal 32, København K.

**FRIS**  
KØBENHAVN — BRØNSHØJ

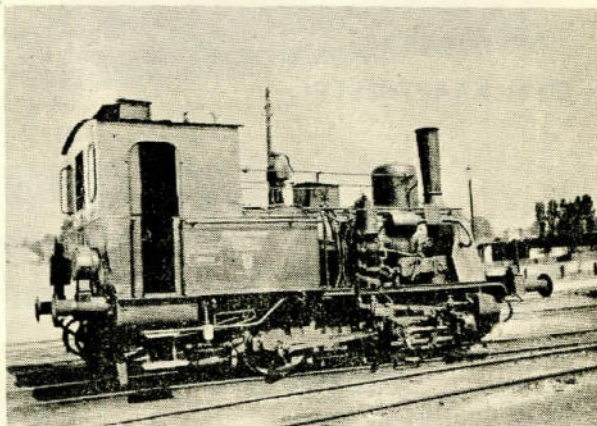


S.Kr.B. lok 21  
"JUMBO" på Kap-  
peln station.

Personvogn nr.18



S.Kr.B. lok nr.9



# Modelbane<sup>-nyt</sup>

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

Juli 1955

Nr. 7

## SLESVIGS AMTSBANER

SLESVIG AMTBANER, eller som det nu hedder: „*Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig*“, er et amtskommunalt foretagende beliggende i Slesvig amt. Selskabets formål er drift af en amtsbane og et omnibusforetagende.

Jernbanen omfatter idag strækningerne *Schleswig Altstadt - Süder Brarup - Kappeln*, *Schleswig Altstadt Satrup (Angeln)* og *Schleswig Hbf. - Hollingstedt/Dörpstedt*.

Ledelsen har til huse på Schleswig Altstadt station, medens den tilhørende gods-ekspedition er DB's.

I *Süder Brarup*, hvor banen skærer forbundsbanestrækningen Flensburg—Eckentörpe, findes fællesstation med DB, medens banen har egen station i Kappeln et stykke fra smalsporbanegården, hvor *Eckentörpe Amtsbaner* har endestation og tidligere fællesstation med *Flensburg Amtsbaner*, hvis sidste strækning nedlagdes 31/3 53.

I Satrup har S.Kr.B. egen station overfor F.K.B.s tidligere Satrup station (linien Flensburg — Satrup Sörup — Rundhof).

Nuv. S.Kr.B.s første delstrækning *Schleswig Altstadt — Süder Brarup* toges 11/5 1883 i besiddelse af daværende *Schleswig — Angeler E.G.* Denne bane var iøvrigt koncessioneret som „jernbane af underordnet betydning“. Den 31. maj 1897 fik Schleswig — Angeler E.G. tilladelse til at drive denne bane som „Kleinbahn“. Godt et år senere, 26/7 1898, overdroges banen til byen Schleswig, som dermed kom til at forestå driften. Den 31. marts 1901 overtog Schleswig amt banen, og udvidede den i de følgende år betydeligt. Således åbnedes 15/7 1904 strækningen *Schleswig Altstadt — Satrup (Angeln)* med en længde i drift på 28,99 km. Endnu samme år, nemlig 21/12 1904 fulgte åbningen af strækningen *Süder Brarup — Kappeln* som en fortsættelse af den første strækning Schleswig Altstadt — Süder Brarup. Den samlede længde af strækningen Schleswig — Kappeln androg nu 35,55 km.

Den tredje S.Kr.B. hørende strækning fra *Schleswig til Friedrichstadt* blev taget i brug 1/12 1905 (længde 44,11 km).

## VORT FORSIDEBILLEDE

viser et SCHLESWIGER KREISBAHN's morsomme små lokomotiver (lok 15) på Schleswig Altstadt station. (Se artiklen ovenfor).

Under den anden verdenskrig blev delstrækningen fra Wohlde til Friedrichstadt efter ordre af den daværende trafikminister nedlagt for at frigøre materiel til Østfronten. Det var i 1943. Desuden måtte man i 1941 sælge et afsnit af denne strækning fra Schleswig til Kropp, til „Luftwaffe“, som ville have dette banestykke til anvendelse for flyvepladsen ved Jagel. Det blev ifølge overenskomst tilladt S.Kr.B. at medbenytte dette strækningsafsnit. Luftwaffe drev dette stykke som privat tilslutningsbane. I Schleswig amts eje forblev af denne sidste strækning nu kun delstrækningen Kropp—Wohlde. Det sidste strækningsafsnit Hollingstedt/Dörpstedt — Wohlde blev på grund af urentabilitet nedlagt i året 1951. Den samlede længde af strækningen Schleswig Altstadt — Hollingstedt/Dörpstedt udgør idag 24,245 km, medens den ejede længde kun udgør 11,110 km. Af betydning i denne sammenhæng er endvidere, at forbindelsen fra Schleswig Altstadt til Schleswig DB, den såkaldte „Schleibahn“, tilhører DB. S.Kr.B. har overenskomstmæssig ret til at medbenytte denne strækning.

Schleswiger Amtsbaner har idag en samlet driftslængde på 88,785 km. Den ejede længde udgør kun 75,650 km.

Til afvikling af driften står følgende rullende materiel til rådighed:

- |                 |                  |
|-----------------|------------------|
| 8 damplokos     |                  |
| 1 dieselloko    |                  |
| 3 motorvogne    |                  |
| 14 personvogne  |                  |
| 6 pakvogne      |                  |
| 3 G-vogne       |                  |
| 4 X-vogne       |                  |
| 1 kedelvogn     |                  |
| 3 hjælpevogne   | 2 motordraisiner |
| 3 hånddraisiner | 8 troljer.       |

Desuden ejer S.Kr.B. endnu 60 gods-vogne, som indgår i DB's vognpark

På strækningen Schleswig Altstadt — Süder Brarup — Kappeln (Schlei) kører idag dagligt 6 togpar; på strækningen (fortsættes side 145).

## HVAD MED ET VANDTÅRN?

På mit anlæg beskrevet i MB-nyt nr. 12/1954 finder man dette tårn, der ikke hører til den type, man almindeligvis finder herhjemme. Tårnet er tydelig amerikansk præget, men tro ikke, at det er det eneste sted, man har sådanne tårne. Man kan finde dem på mange europæiske sidebaner, og de er morsomme med deres træbeholdere og tømmerstilladser i kraftige farver.

Tegningen er omtrent i skala 1:120 (TT), men man er så godt som frit stillet, hvad målene angår.

Selve vandbeholderen er lavet af 3 mm lister limet på en aluminiumsbeholder, som tidligere havde indeholdt en 24×36 mm film. Listerne lader man gå ca. 2 mm ned under bunden og sliber dem plane på et stykke sandpapir.

Taget er af pap. Man tegner en cirkel med et udsnit på et stykke pap. Derefter klippes skiven og udsnittet ud, og det hele trækkes sammen til en kegle. Det er sikkert nemmest at holde det sammen med et stykke „cellotape“ på undersiden. Vil man have detaljer derpå, kan man lave et „mandehul“. Det gøres ved at ridse et stykke pap eller træ, så det ligner en trælem og lime den på.

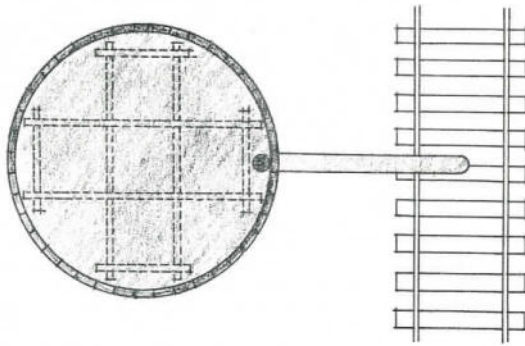
Tømmerkonstruktionen er 2 mm lister i søjlerne og 1 mm i diagonalerne.

Den sænkbare „tud“ har jeg lavet fast og af loddelim, der er nemt at bukke i facon.

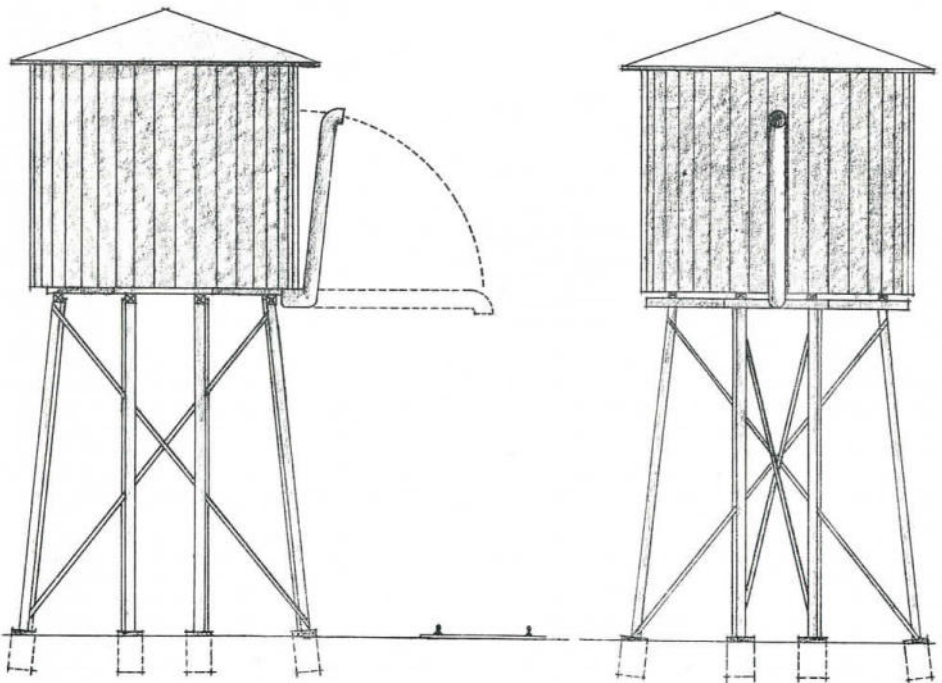
Farverne er: Taget grønt — beholderen rød — „tuden“ „rusten“ — stilladset mørkebrunt og fundamentet gråt.

OBJ.

\*\*\*\*\*



VANDTÅRNET set fra oven



O. BRANDSTRUP

### HAR DE BYGGET EN GOD MODEL?

Så send os et billede af den. Det kan være et lokomotiv, en vogn, et pakhus eller ligemeget hvad. Det er altid interessant at se, hvad der arbejdes med rundt om i Landet, og jo flere, der indsender billeder eller beskrivelser, jo mere alsidigt bliver MODELBAANE-nyt for vore læsere.

Ja, vil De måske sige, men det, jeg har bygget, er ikke helt korrekt. Det gør ingenting. Det er ikke udelukkende museumsmodeller, vi ønsker at se. Selvfølgelig er det altid morsomt at se en flot model, men selv for eks. en mindre detaljeret model kan have interesse. Det kan jo dreje sig om noget der i sig selv er usædvanligt. Der findes for eks. mange gamle privatbanevogne, som er nemme at lave, og som blot ved deres særpræg virker oplivende på en modelbane; eller måske en detalje fra en station, en vandkran, en læsserampe eller lignende.

### HVOR VEJ OG BANE MØDES

For enhver modelbygger er sikkert altid på et eller andet tidspunkt opstået et spørgsmål om, hvordan man bedst kunne løse det i overskriften nævnte problem. De fleste har sikkert allerede ret tidligt i Deres banes historie fået en bom til hånd- eller automatisk betjening. De har anbragt den i anlægget på et måske forholdsvis sted og så ikke beskæftiget sig mere med det. Det er øjensynlig tilfældet ved mange modelbaner, at baneovergangene fører en kummerlig tilværelse. De er nemlig meget sjældent anbragt på en naturlig måde. Ofte ser man en fin automatisk overgang, som ved sin anbringelse ikke er blevet særlig betænkt. Der er godt nok en vej på den ene side, men den anden side fører ud i den tomme luft. - Dette kan for eks. skyldes, at sporet ligger tæt ved anlæggets kant (d.v.s. i de fleste tilfælde bordpladens kant). Det er derfor en vigtig ting at huske, når man planlægger sin modelbane, også at udarbejde et vejnet, det være sig nok så beskedent. En rigtig modelbane skal helst bygges sådan op, at der er en naturlig sammenhæng i det hele. - - Vejene skal fra stationen føre et sted

hen - til en anden station, by, eller landsby, et savværk eller en fabrik. Og da det areal, der almindeligvis er til rådighed, sjældent er for stort, må vejene ofte krydse banen flere gange på en modelbane, end det under de samme forhold ville være sket i virkeligheden. Derfor er det af stor betydning at disse krydsninger mellem vej og bane bliver afpasset efter trafikintensiteten.

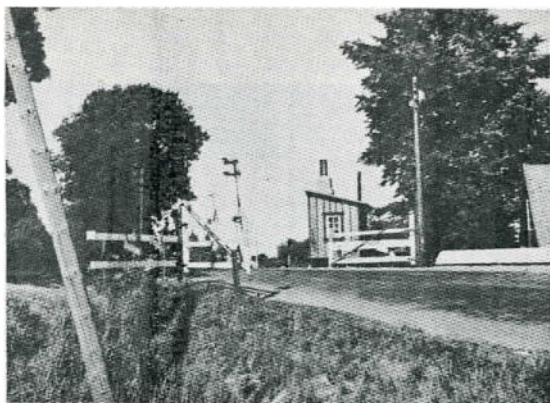
Hvis det drejer sig om en større by, hvor der er megen trafik, vil man så vidt mulig lave en krydsning ude af niveau. Enten en viadukt, hvor vejen går under banen eller en bro over jernbanen til vejtrafikken. Hvad der i det enkelte tilfælde er bedst, afgøres som regel af de lokale forhold. Dog skal det lige nævnes, at en bro over banen kan tjene andre formål på en modelbane end blot at føre vejtrafikken over. For eks. vil man på en sådan bro kunne anbringe nogle af stationens ind- og udkørselssignaler. Der spares herved den almindelige type signaler på mast, idet man let selv kan freustille signaler til ophæng under broen.

I mindre stationsbyer lader man vej og bane krydse i niveau og sikrer som regel ved hjælp af bomme og blinklys - eller kun ved blinklys. De gamle bomme med hængeværk på bomplanken er man nu ved at gå væk fra, ja, det sidste nye er endda, at man kun anvender to halvbomme, d.v.s. at bommene på hver side af banen hver kun dækker den højre halvdel af kørebanen. Ved disse opstillinger er krydsningen altid tillige sikret ved blinklys.

I de tilfælde, hvor der kun anvendes blinklys og ingen bomme, er blinklysene tit suppleret med klokker. Dette er dog også sommetider anvendt ved bomme, (se ovenfor) hvor der for eks. ved bomspillet kan være anbragt en stor klokke, som ledvogteren kan slå på, hvis en vejfarende under bommens lukning ikke synes at være agtpågivende nok.

En tredje eller fjerde form for sikring af krydsning mellem vej og bane kan bestå i en simpel krydstavle forubovogtet jernbaneoverskæring, som enhver vejfarende kender. Denne tavle anbringes naturligvis kun på sparsomt benyttede biveje, eller mark- og skovveje. Disse sidste kan også i stedet være (fortsættes side 141)





#### HVOR VEJ OG BANE MØDES --

kan man endnu enkelte steder i Danmark træffe på led som disse. Leddene lukkes af den i banehytten posterede ledvogter - eller ledvogterske, som må klare at lukke alle fire led helst nogenlunde på een gang, når det meldes fra en af stationerne, at toget er på vej. ( Viborg-Herning ved Bækkelund )

#### DE INTERNATIONALE MODELJERNBANE-STANDARDØS og MODELBANE-KONGRESSEN i WIEN

Om godt en måned åbner i Wien modelbanebyggernes internationale kongres, der sikkert vil få folk fra alle dele af verden til at strømme til Wien, såvidt deres tid og pengepung tillader.

Kongressen finder sted i dagene fra den 12. til 15. august, og man vil her fortsætte behandlingen af bl.a. de internationale standards, som det tidligere har været omtalt her i MODELBANE-nyt nr.6/55. Alle, som måtte have interesse deri, kan ved henvendelse til MODELBANE-nyt, få oplysning om eventuel deltagelse i kongressen. Iøvrigt er der adgang for enhver til at bese den i forbindelse med kongressen arrangerede udstilling af modeller af lokomotiver, vogne og meget mere fra en hel del europæiske lande og enkelte modeller fra Amerika. Endvidere bliver der

i det mindste eet stort modeljernbaneanlæg på udstillingen, som vil være af interesse for enhver modelbygger.

Der er således nok af interesse med hensyn til kongressen, således at man kan føle sig fristet til at rejse ned til Wien alene af den grund; men desuden er der jo mangt og meget, som nok er værd at opleve i den festlige by.

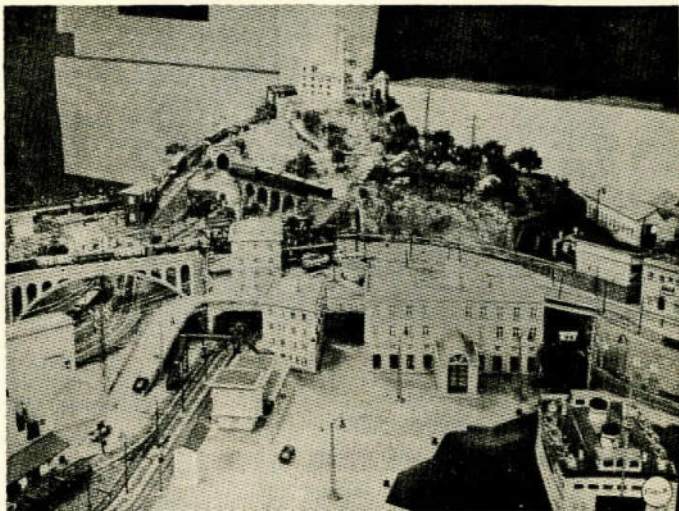
Wien er et trafikcentrum i Europa og af international art. Det er alene en ting af interesse for modelbyggere, og hertil kommer byens skønne omgivelser, selve byens mange interessante bygninger og kendte steder, udenfor byen er det måske værd at nævne Prateren - et herligt skovterrain, som alle Danske - i hvert fald af navn - kender. Selve byen er nem at finde rundt i for fremmede, idet den er opbygget næsten cirkelformet omkring bykernen.

Endelig er der trafikmidlerne, og det er bybane, sporvejslinier og buslinier med næsten de samme tariffer som her.



## nyt fra nær og fjærn

bringer os denne gang først til Italien, hvor vi på hosstående foto, som er taget fra det italienske modelbaneblad "HO-Rivarossi", viser Dem et udsnit af en meget stor modelbane i Genua. Anlægget omfatter foruden selve jernbanen, tillige et spor-



vejs- og trolleybusnet samt en rigtig sejlene færg, som kan medtage et tog og sætte det i land igen.

### EN MORSOM NYHED fra Rivarossi \*\*\*\*\*

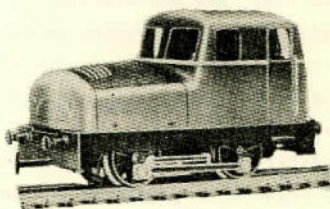
er det her afbildede lille rangerlokomotiv eller snarere dieseltraktor, som er udstyret med en sfærisk lejret motor med gearløs transmission til hjulene. Loket har to frontlygter, og den detaillerede lakering er udført i grøn overdel og røde hjul og trækstænger. Prisen i Italien er 3.300 lire.

### BILLEDET PÅ NESTE SIDE

af det mærkeligt udseende køretøj, som af visse sagkyndige udnævnes til at være et damplokomotiv skylder vi "MINI-ATURBAHNEN" vor tak for, og ligeledes,

hvad vi desværre glente at oplyse, var enkelte af vore billeder i reportagen fra Nürnberg-Messen fra samme udmærkede blad.

Men tilbage til lokomotivet, hvorom følgende skal oplyses. Det er et Reihe 98<sup>3</sup> lokalbanelokomotiv (Gattung Pfl 2/2 på de tidligere Bayeriske Statsbaner). Det første i sin art blev bygget 1905,



RIVAROSSI's lille rangerlok.

men det afbildede er fra 1911 og forsynet med udvendige cylindre, idet det viste sig, at den første type med indvendige cylindre ikke var praktisk.

Dette lille lok kan på strækninger uden stigning klare en togvægt på 50t, samtidig med at det holder en maksimal hastighed på 50 km/t. Ved en stigning på 5 o/oo kan det holde en fart på 30 km/t med en togvægt på 125 t.

-----

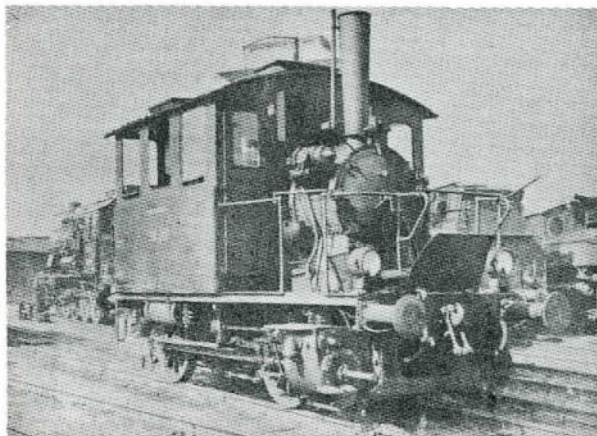
G Å UD I NATUREN!  
\*\*\*\*\*

Juli måned er vel for de færreste en måned, hvor der bliver rørt noget videre ved modelbanen, bortset fra de af vore læsere, som har en udendørsbane - og det er der vel ikke noget at sige til; men vi skal her alligevel give et par eksempler på, hvordan for eks. ferieopholdet på landet kan give Dem idéer til Deres modelbane.

De kommer måske til et sted, hvor De

synes, at landskabet er særlig skønt - eller De ser en smuk gammel bondegård, som De endda kan "tage med", hvis De for eks. har et fotografiapparat eller er begavet med et talent for at tegne. Eller De ser en trægruppe, som De kunne tænke Dem at kopiere på det anlæg, som De byggede i sin tid, uden at tænke på, at OMGIVELSER må der også være på en modelbane - det er ikke gjort nu i de superdetaillerede togs tid med at nøjes med nogle få måske end ikke skatrolatrose, som står og råber til hinanden på en plade, som er ligeså jævn som isen på Peblingessen i København.

Altså der er masser af idéer at hente hjem ude fra naturen, bare man forstår at se på den rigtige måde. Det er også en god ting at mærke sig proportionerne i naturen. Det kan man let glemme og glemme, når man arbejder på sin bane. Som regel er man tilbøjelig til at gøre tingene for store på anlægget - og afstandene for små.



BAUREIHE 98<sup>3</sup>

En lokotype, der endnu er at finde på enkelte sidedanestrækninger i Syd-tyskland.

NY FØRM FORM FOR UNDERHOLDNING  
I RAPIDO-TOG I ITALIEN

Nævnte fornemme tog har naturligvis fast højttaleranlæg, der bruges til at underrette det rejsende publikum, om standsningsstationer, togforbindelse - etc.

Herudover har F.S. nu i hovedlæne på de enkelte siddepladser i Rapido-togene indbygget ganske små højttalere der dog ikke taler højere, end at man må læne hovedet mod det pågældende hovedlæn for at høre noget, og hvis man ikke ønsker at lytte, kan man blot betjene en lille afbryder ved sædet.

Over disse små højttalere sendes der et båndoptaget program bestående af musik, sang og oplæsning, idet der i en særlig kupé i toget findes en central

gengiver. Programmerne skifter hver 5. dag, og da italienerne er meget musik- og sangglade mennesker, kan det ikke forbavse, at nyskabelsen har fået en god modtagelse.

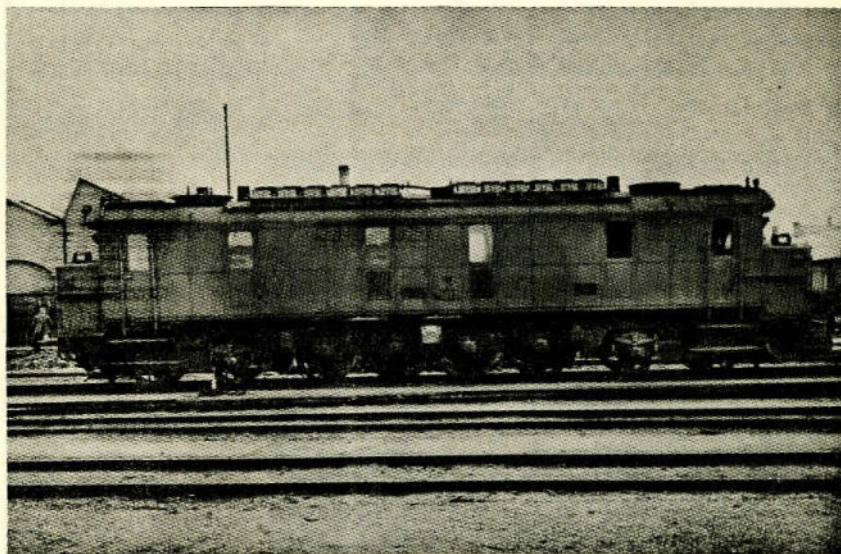
(C.I.C.E.Bull.2. -fra "Vingehjulet")



*akt med læserne*

har fået os til at fremskaffe et billede af Statsbanernes motorlokomotiv - litra Mx.

Vi har tidligere her i bladet bragt tegninger og beskrivelse af loket, og hvis nye læsere er interesseret i at erhverve de pågældende numre, skal det oplyses, at beskrivelse m.m. var i MB-nyt nr.12/53 og nr.1/54.



DSB's litra Mx.

## HVOR VEJ OG BANE MØDES --

(fortsat fra side 136)

sikret ved led, i England af en type, der enten kan være lukket ind over banen eller vejen. Den, der møder et sådant led, må da, hvis det er lukket - selv gå ud enten af vognen eller af lokomotivet og åbne leddene. Det kan måske synes upraktisk, men på mindre befærdede strækninger, gør det udmærket fyldest, og frem for alt yder det meget større sikkerhed end de led, der normalt anvendes herhjemme under iøvrigt samme forhold. Leddene er nemlig altid lukket for enten bane eller vej.

MB-nyt vil gerne have læserne med til at finde eksempler på de ovennævnte former for krydsning mellem vej og bane, og især da sådanne, der enten

1\* - er særlig egnede for kopiering på modelbane.

eller

2\* - er særlig morsomme og sjældne, og som måske ikke er nævnt her.

Der er jo rig lejlighed til for eks. i sommerferien at få taget nogle gode billeder rundt omkring i landet, eller blot sende os en lille skitse eller en tegning, eventuelt med blyant - vi tegner den selv om, hvis det er nødvendig. Tillige ville måske en kort beskrivelse af de vigtigste detaljer ikke være af vejen. Fotos bør helst være i størrelserne 6x6, 6x9, 9x9 eller 8x12 ikke gerne mindre. Vi vil da i de kommende numre af bladet offentliggøre de bedste ting og supplere dem med eventuelt manglende enkeltheder.

BP.

## I NÆSTE NUMMER

\*\*\*\*\*

starter en serie om PRC's bane i Vi-rum. Det er en kombineret ude- og indendørsbane i sporvidde 0 (32 mm), og bygningen af banen påbegyndtes i 1943.

TRAFIKPROBLEMER II.

Før vi begynder på selve køreplanen, må vi gøre os klart, hvilke tog vi vil have på banen. I korte træk er de vigtigste tog følgende:

Om morgenen malketog og posttog til hovedstaden og de større byer, to persontog i hver retning; det første til

fabrikarbejdere og lignende, det sidste til kontorfolk; og skolebørn - endelig et hurtigtog og eventuelt lyntog. Ved middagstid et persontog (sygehus-tog) og et hurtigtog. Om aftenen de samme tog som om morgenen med undtagelse af malketog, blot i modsat rækkefølge. Ind imellem disse tog - og om natten - kører de forskellige godstog.

Hvert enkelt tog, som skal indføres i køreplanen, samles af de rigtige vogne, og der køres prøvetur, hvorunder man med et stopur tager den nøjagtige køretid mellem hver af stationerne.

Før at have en samlet oversigt over alle tog laves en grafisk køreplan, hvor stationerne afsættes vandret med den korrekte afstand mellem hver i forhold til afstandene på banen og døgnets 24 timer afsættes lodret.

De enkelte tog afsættes som mere eller mindre skrå linier fra stationslinie til stationslinie. De hurtige tog vil give de mest vandrette linier. (Vi bringer i næste nummer et eksempel på en sådan grafisk køreplan).

Togenes sammensætning taget i den rækkefølge, i hvilken de indtegnes i køreplanen.

LYNTOG: tre- eller fire-vogns "røde lyn" eller to MO-vogne med to persongvogne imellem (en første- og en fællesklasse vogn).

HURTIGTOG: E eller P maskine, postvogn, bagagevogn (disse to eventuelt i een vogn), to eller tre persongvogne, heraf een førsteklasse.

PERSONTOG: S-, K-, eller C-maskine, to persongvogne (på hovedstrækningen den ene som halv første klasse), post- og bagagevogn som for hurtigtog. Også her kan trækraften i stedet være een eller to MO-vogne, men så udelades post- og bagagevognene.

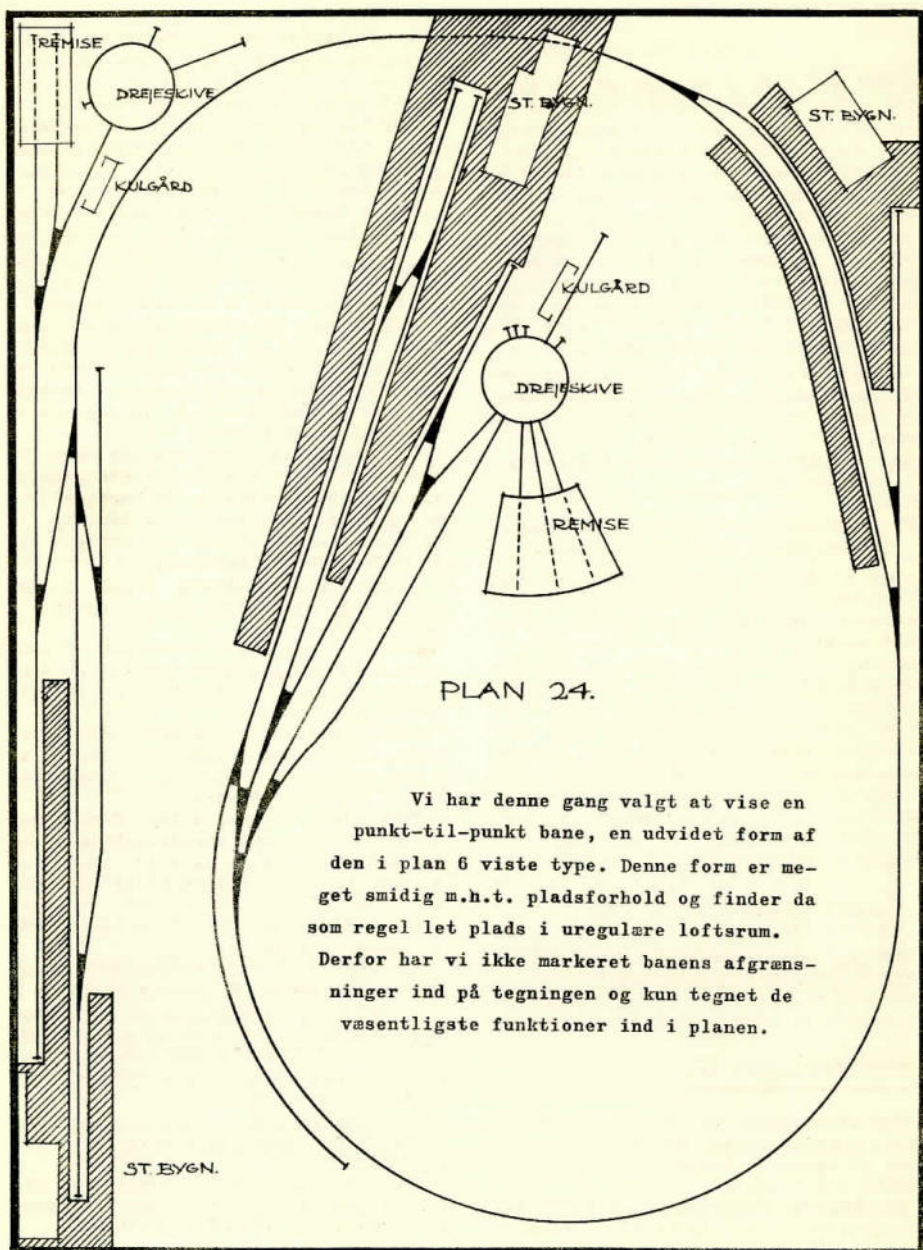
GODSTOG: På hovedstrækningen lokomotiver af litra E, N eller K, D eller H - og til sidestrækningens mindre godstog litra S - alle efterfulgt af en ældre persongvogn som togferervogn, samt et antal godsvogne udvalgt efter hvad toget anvendes til.

Som trækraft kan endvidere anvendes litra MY til samtlige togtyper på hovedlinien.

I næste nummer vil vi foruden at offentliggøre den grafiske køreplan komme nærmere ind på godstrafikken.

VL.

MÅNEDENS SPORPLAN  
 \* \* \* \* \*



PLAN 24.

Vi har denne gang valgt at vise en punkt-til-punkt bane, en udvidet form af den i plan 6 viste type. Denne form er meget smidig m.h.t. pladsforhold og finder da som regel let plads i uregulære loftsrum. Derfor har vi ikke markeret banens afgrænsninger ind på tegningen og kun tegnet de væsentligste funktioner ind i planen.

## Witteraturnyt

*DIE MÄRKLIN-BAHN und ihr grosses Vorbild.*

168 sider, pris 6,50 kr.

Skal man have rigtig fornøjelse af sin modelbane, er det nødvendigt at have nogen kendskab til det store forbillede: de rigtige jernbaner. Märklin har udgivet en bog, som i en række kapitler gennemgår deres righoldige materiale og sammenholder det med Deutsche Bundesbahn. Først behandles selve banelegemet, forskellige typer på stationer, sikkerhedsanlæg, signaltjeneste, lokomotiv- og vogn typer med deres betegnelser (banernes „hemmelige“ sprog), banetjenesten, køreplanslægning m. m. I et indholdsrigt kapitel beskrives opbygningen af en modelbane og i et andet gøres der indgående rede for det elektriske anlæg. Bogen kan med sine mange fortrinlige illustrationer anbefales alle, ikke blot Märklinister, men også ejere af andre fabrikater og selvbyggere.

A. B.

## Industrinyt

### LONG

har bragt en ny perfektomskifter på markedet, som i princippet ligner tilsvarende udenlandske fabrikers, men dog på visse punkter afviser fra disse. Dette gælder bl. a. omskiftertromlen, som er anderledes udformet end for eks. på den gængse Märklin perfektomskifter. (Se illustrationen i

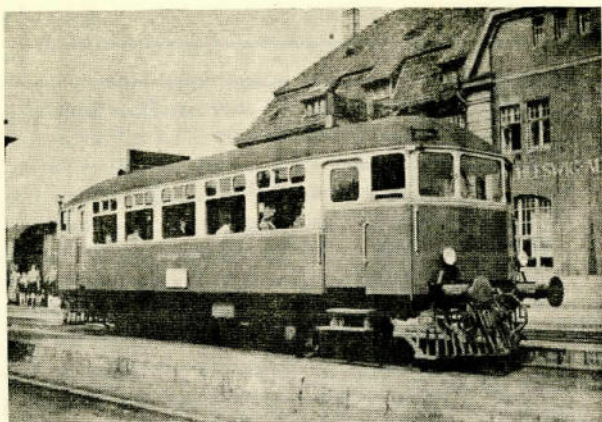
annoncen på 3. omslagsside). Endvidere fås perfektomskifteren i to udførelser — den gængse of een med en speciel brydekontakt. Denne sidste har den fordel, foruden sin almindelige funktion — omskiftning af motorens omløbsretning — tillige at kunne fungere som et relæ med brydekontakt. Den mest almindelige anvendelse af denne kontakt — og samtidig den påtænkte — er til at afbryde strømmen til motoren under omskiftningen. Derved opnås, at den noget højere spænding (24 V), der tilføres systemet under omskiftningen, *ikke* løber gennem motoren, og herved undgås, at lokomotivet nærmest gør „et spring“ fremad — eller tilbage — i det øjeblik, man trykker på perfektomskifterknappen på transformatoren. Bortset fra det uskønne og lidet modelmæssige i, at loket sådan pludselig sætter igang, er der en anden detalje, som bør nævnes. Det er de elektriske pærer — der jo normalt er sluttet til motorkredsløbet — som også undgår „chokket“ på de 24 volt under omskiftningen, hvilket absolut er af betydning, da de lider meget ved at udsættes for den ret store overspænding. Endelig kan relæet samtidig med ovennævnte funktioner tillige varetage andre for eks. i forbindelse med rangerbevægelser og fjernstyret afkobling.

Prisen på de to typer perfektomskiftere er rimelig og absolut konkurrencedygtig med andre fabrikater, og konstruktionens udførelse er gennemført på absolut bedste måde — kvalitetsarbejde helt igennem.

BP.

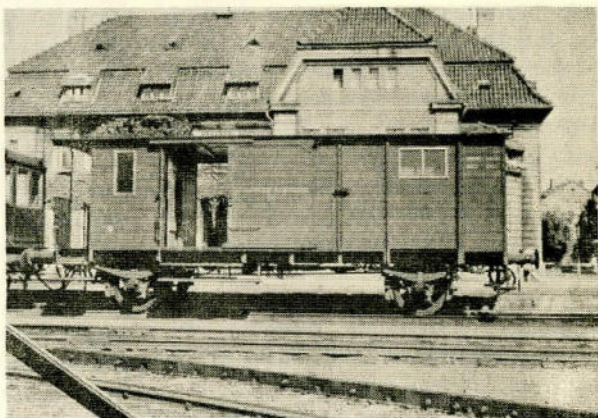
### Har De noget De vil sælge?

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

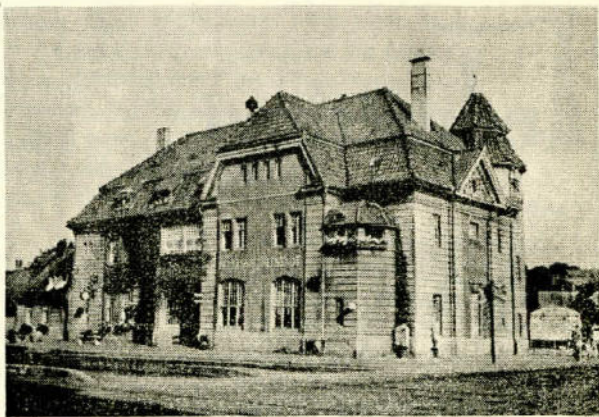


S.Kr.B. 2-akslet  
motorvogn foto-  
graferet før af-  
gang fra Schles-  
wig Altstadt.

Pakvogn nr. 56  
Schlesw. Kreis-  
bahn.



Stationsbygning-  
gen i Schles-  
wig Altstadt.





(fortsat fra side 134).

*Schleswig Altstadt — Satrup (Angeln)* 5 togpar dagligt og på strækningen *Schleswig — Hollingsstedt/Dörpstedt* ugentlig 3 godstogspar. Sidstnævnte stræknings persontrafik udføres af omnibusser.

Jernbanedriften blev i 1933 suppleret med en rutebilafdeling. Denne bildrift omfatter idag 5 buslinjer:

- 1) Schleswig — Treia — Dörpstedt — Wohle — Friedrichstadt.
- 2) Schleswig — Rheide — Dörpstedt.
- 3) Schleswig — Kropp — Börm — Dörpstedt.
- 4) Schleswig — Erfde — Norderstapel — Friedrichstadt.
- 5) Schleswig — Süder Brarup.

Tillige er der fra Schleswig-Holsteins landsregering givet tilladelse til udlejnings- og udflugtstrafik. — Omnibusdriften har for tiden 9 busser og 2 anhængere til rådighed.

Ovenstående oversigt over Slesvigs Amtsbaner bygger på en oversigt dateret 11/12 1952, og som supplement hertil skulle tjene de viste fotografier af banen og dens materiel.

*O. W. Laurson, Silkeborg.*

## LYS OVER LAND - - -

Dette gamle fyndord kan også gælde for modelbaner. De skal være belyst, så alle detaljer kommer til sin ret. Men den bedste virkning får man, når anlægget kun er belyst af de små lamper, som indgår i dette. Når man således kører „om natten“, kan det være vanskeligt at overse et større stationsområde. Her er de store lystårne til god nytte. Det tårn vi bringer tegning af i dette nr. (HO — St. 2) er af en type, som DSB bruger på flere større stationer.

Ved bygning af tårnet vil det være mest praktisk at lave de tre etager hver for sig

og samle dem til slut. De enkelte sider fremstilles lettest således:

Kalker tegningerne over på pergamentpapir og sæt dette fast på en træplade. Ud for hver samling mellem to skråstivere og hjørneprofiler sættes en lille stift. Herefter lægges en fortrinnet kobbertråd ca. 0,5 mm diameter (fås hos forhandlere af radiodelle) i zig-zag omkring stifterne. Som hjørneprofiler anvendes 1 mm firkantet messingtråd; dette lægges ned langs stifterne og loddes til zig-zag-tråden. På denne måde bliver skråstiverne ganske vist runde i stedet for flade. Vil man absolut have dem flade, kan man enten banke tråden flad, efter at den er lagt op (det er svært at få et pænt resultat), eller også må man klippe de enkelte stivere ud af messingplade (her bliver det svært at samle dem).

Som det ses af tegningen, rager de tre stiger alle op gennem den overliggende etageadskillelse. Foran stigerne er der her et hul i pladen, så en mand netop kan komme igennem. Stigerne fremstilles på samme måde som tårnets sider, blot må man her lade tråden gå ca. 5 mm udenfor stigens stottesider på hver side. Når stigen er lodret sammen, klippes disse overflodige ender af. Sidestøtterne er her af samme dimension som trinene.

Trådnettet fornedet på tårnet og på platformen er lavet af fluenet. På platformen anbringes de nødvendige projektører som angivet (som regel kun 3 på hver af de modstående sider). De skal lyse skråt ned på terrænet. Tårnet bruges som den ene leder til pærerne. — Til slut males hele tårnet med sølvbronce (imiterer galvanisering), og soklen „tjæres“ sort.

Anvend ikke tårnet på mindre landstationer. Det anvendes da heller ikke på den type stationer på virkelige baner. Brug det derimod fortrinnsvis til større godsbaneterrainer.

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

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

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

**Modelbane-nyt**  
 Kongevejen 128  
 Virum

**Miniaturbahnen** bind I købes. —  
 MB nyt, redaktionen Kongevejen 128,  
 Virum.

**Har De noget De vil sælge?**

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

**ALL MODELS EXHIBITION**  
 & International Trade Fair

Exhibition Buildings, Melbourne  
 (August 25—September 10, 1955)

Enquiries:  
 112 Maltravers Rd.  
 Ivanhoe, Victoria,  
 Australia.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

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

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,  
 samt:

**KØBENHAVN:**

Boghallen, Politikens Hus, Rådhuspladsen, V.  
 Bauch, Aboulevarden 40, N.  
 Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
 Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.  
 Hobby-Hjernet, Fredensgade 11, N.  
 Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
 Kiosken, Østerport Station, Ø.  
 Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
 Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.  
 Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.  
 Thorngreen 1/2, Vimmelskiftet 46—48, K.

**ALBORG:**

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

**ARHUS:**

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

**NYKØBING F.:**

Østerbros Boghandel, Østerbro.

**ODENSE:**

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

**SKIVE:**

»Hobby«, Tinggaade 22.

**VEJLE:**

»Teddy«, Legetøj, Nørretov.

**ENGLAND:**

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

**ITALIEN:**

»HO-Rivaros«, Como.

**NORGE:**

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

**SVERIGE:**

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

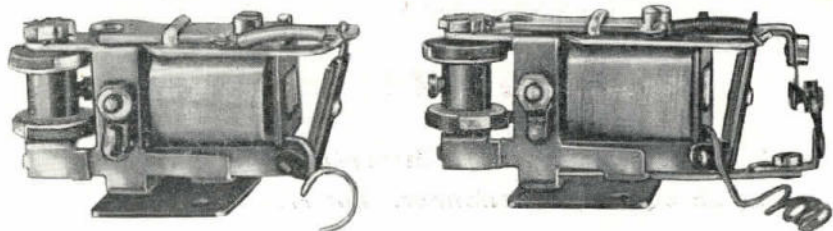
ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsetnin-  
 gen af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud  
 uden forbindelse (tif. BY 5703, alle hverdage undt.  
 tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen  
 og koster 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

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

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

MEMLEAF  
 FORENINGEN AF DANSKE  
 UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

# Long's nye perfektomskifter



fås med og uden platinkontakter.

Prisen er kr. 15,00 og 12,00

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

*Sensationel nyhed!*

## Telegrafmaster med klokker (plastik)

dobbeltmaster 0,50  
enkeltmast... 0,35

## MODEL & HOBBY

Løvstræde 2, K. - Byen 3010

(v. Købmagergades posthus)

## European Railways

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

udkommer med 6 numre om året og bringer på fint kunsttrykpapir interessante og fint illustrerede artikler om de europæiske jernbaner.

Eneforhandling:

MODELBAÑE-nytt, Virum

### RUBRIKANNONCER

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

### MARKLIN

Størrelse 0 brugt, men i fineste orden til salg. Pris kr. 425,—. Består af 2 transformatorer, 39 lige og 29 buede skinner af 32 cm's længde, 1 krydsspor, 2 mekaniske skiftespor, 2 elektriske skiftespor, 1 svejtsisk lokomotiv, 3 lange personvogne, 1 pakvogn samt 1 lokomotiv med tender og 9 forskellige vogne, samt vejoverskæringer m. bomme, signaler, perronyltyer, personer m. m. RADIO NIELSEN, tlf. VARDE 527.

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

### OMFORMER

Fra 220 V jævnstrøm til 10 V jævnstrøm, velegnet for modelbane. Pris kr. 50,—. (Brugt). RADIO NIELSEN, tlf. VARDE 527.

### Scenery-landskabsortiment

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

Komplet liste hos Deres forhandler.

# Modelbanelitteratur til ferien —

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

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

*Indsæt beløbet på vor postkonto (husk porto)*

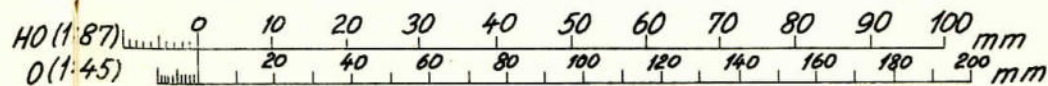
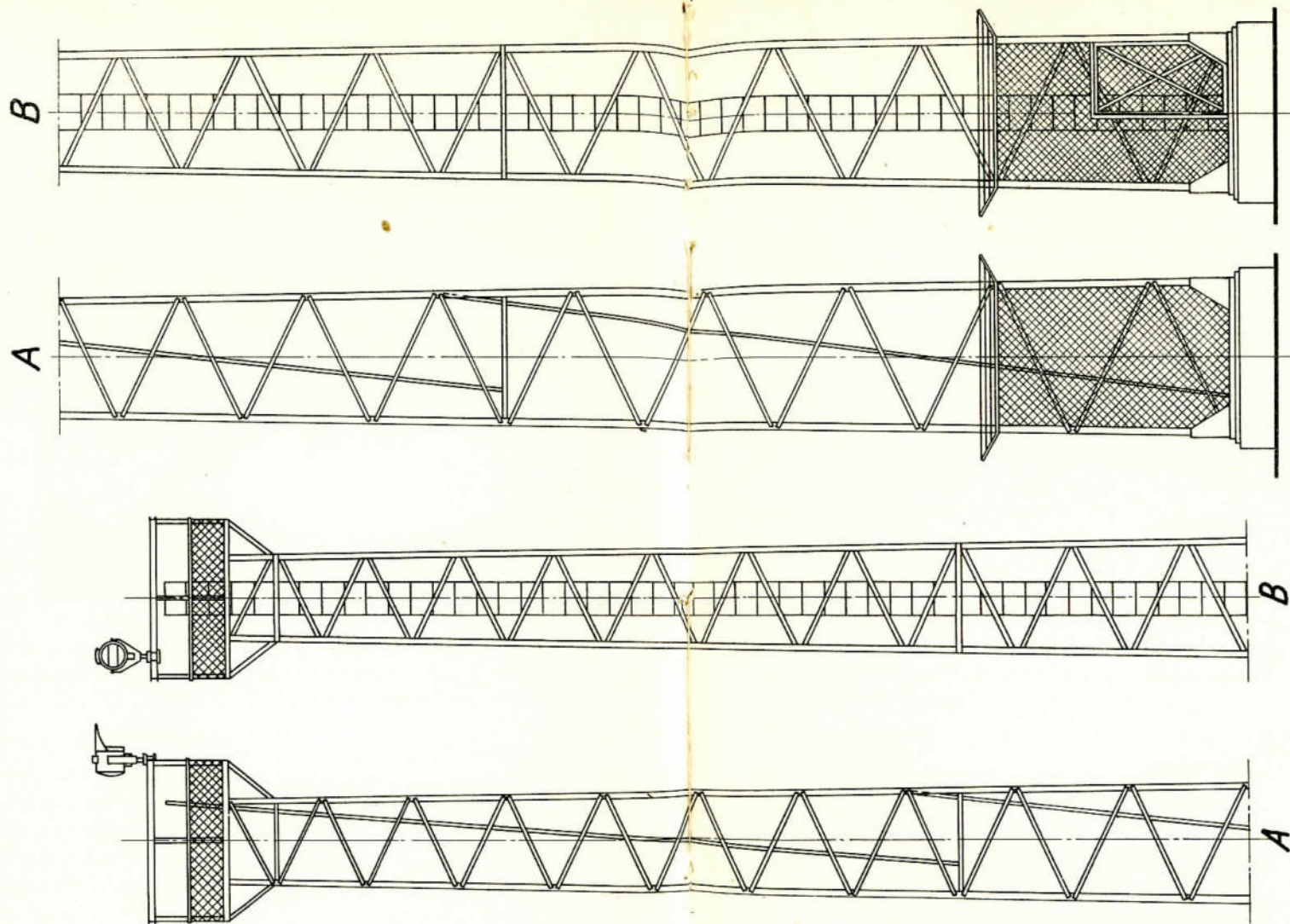
— og det ønskede sendes omgående fra lager!

## BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32  
BYen 5703

Åben: Kl. 10-17  
fredag 10-18

København K.  
Postkonto 53761



Skala	Tegnet	19-5-55	T. Larsen
HO - (1:87)	Bilag til nr. 7 - 4. årgang - 1955		

Modelbane-nyt

30m lystårn.

HO - St - 2