



# MODELBANE *Nyt*



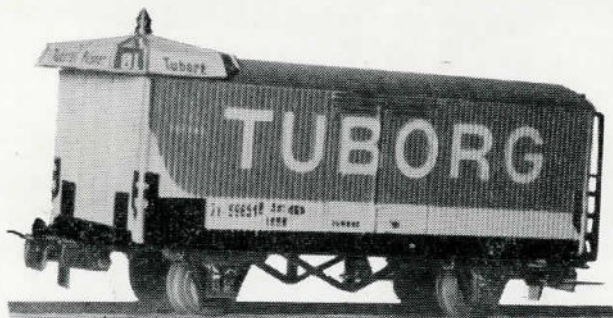
6

8. ÅRGANG

NOV.-DEC. 1959

PRIS

250



ER DE  
»PÅ HAT«  
MED  
TUBORG?

## SÅ MÅ DE HA' EN TUBORG MED HAT!

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

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

**LONG MODELBANER . KØBENHAVN**

*Scenery*

Urtehaven 40  
Valby 3351

Det danske landskabs Sortiment

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

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

## VALBY HOBBY

Mølle Allé 16 . VA 22 66

Alt i **MÄRKLIN**  
også reservedele . . .

**FALLER** byggedele  
og samlesæt

**AIRFIX** samlesæt

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

**SCENERY** - træer

## EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

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

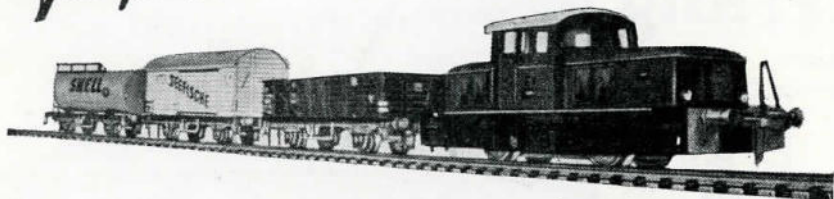
Årsabonnement: 12 kr. (6 nr.) løs nr. 2 kr.

Distribution:  
MODELBAANE-nyt, VIRUM



**Fleischmann**

HAR JULEGAVEN TIL DEM!



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

VÆLG RIGTIGT -

VÆLG

**Fleischmann**  
HO

De er velkommen -



**Rokal TT**



**BP-TOG** NY KONGENSgade 11, K. Tlf. BYen 5703

TIL AT KOMME NED I VOR BUTIK -

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

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

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

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

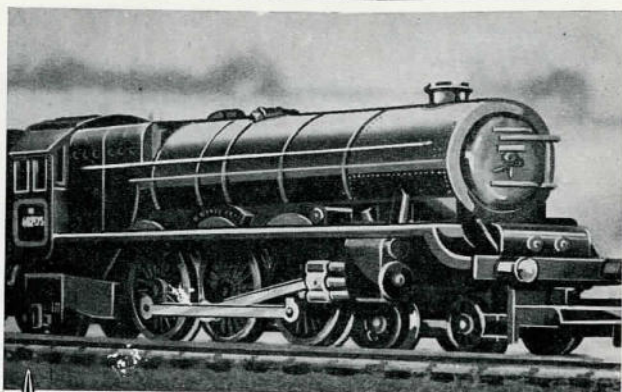


# Tri-ang

Registered Trade Mark



«The Princess» kr. 61.00



Komplette togsæt i HO (12 volt/ 2-skinne drift) såvel som enkelte lokomotiver til ca. 45-72 kr. Personvogne og godsvogne til 6,75 - 16 kroner.

Aflæg vor forretning et besøg og se selv disse flotte modeller, som slet ikke er dyre.

P. F. A. THOMSENS EFTF. <sup>1</sup>/<sub>5</sub> Bredgade 6, Kbh. K. - C. 3942

modelbaneudstyr HO - 22 modeller - nyheder hv. md.



## AIRFIX

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

SPØRG EFTER DE ØVRIGE AIRFIX  
MODELLER - for eks.:  
Fodgængerbro.....7,50  
Signalbro.....4,95

Overskæring med to led.....4,95  
Vandkran, læsseprofil, 2 huse 4,95  
Perron.....4,95  
24 personer, perronvogne, etc..4,95

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



# MODELBANENYTT

DET  
SKANDINAVISKE  
MODELBANEBLAD

8. ÅRGANG

NOV.-DEC. 1959

TIDSSKRIFT FOR  
JERNBANER I  
ALLE SPORVIDDER

## GLADA ÄNKAN

- og andre svenskere

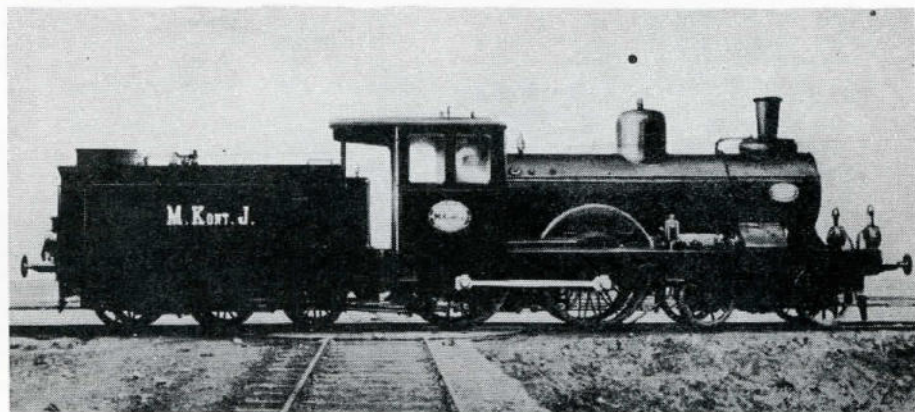


Fig.1 "Glada Änkan" (foto: SJ)

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

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

### VORT FORSIDEBILLEDE (Front cover)

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

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

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

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

Data: cylinderdiam. 420-600 mm, slaglængde 600 mm, drivhjulsdiam. 2000 mm. (Skandinaviens største drivhjul!), kedeltryk 13 kg/cm<sup>2</sup>, vandforråd 14 t, kulforråd 4 t, tjenestevægt 71,6 t.

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

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

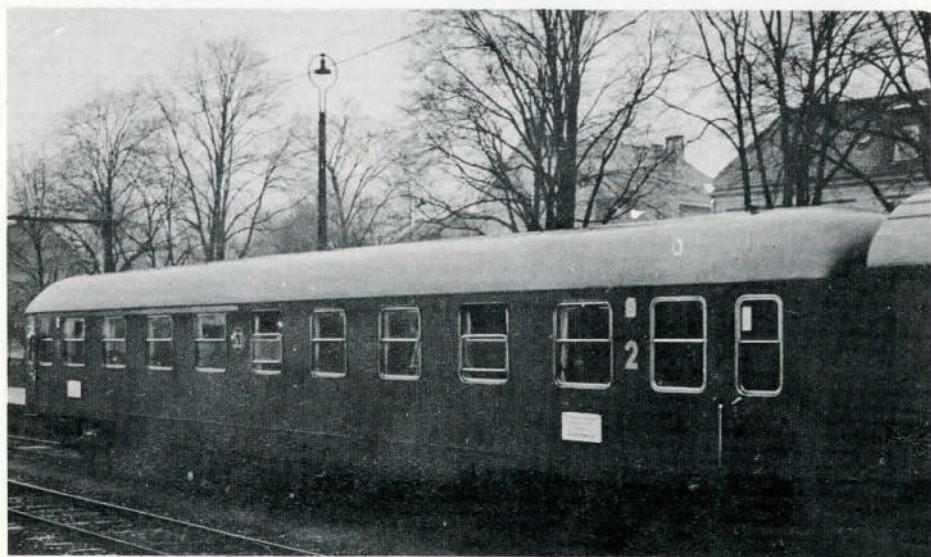
I SJ's tid har L5'erne i første række fremført person- og hurtigtog på strækningerne Borås-Alvesta og Alvesta-Karlskrona, sidstnævnte strækning før elektrificeringen i 1955, samt på strækningen Kalmar-Nässjö. Fig.2 viser L5 nr.1575 på Kalmar Centralstation en juni-dag i 1958. Foto'et er taget af en af Sveriges kendte og dygtige jernbaneamatørfotografer Harry Wahlin fra Karlskoga, som har "knipset" i det øjeblik L5'eren starter med det c. 200 tons tunge "snälltog" 100, ÖLÄNNINGEN" (stamme: Bf014-Bo8f-Bo8caå-Bo8b-ABo7b) ud på den 167 km lange færd til Nässjö, hvor stammen overtages af et elektroloko for den videre befordring til Stockholm. Dette herlige syn er desværre nu en "saga blott", idet "Ölänningen" fra køreplansskiftet sommeren 1959 køres "elektrisk" hele vejen fra Stockholm til Kalmar ad omvejen over Alvesta-Emma-boda. Af disse smukke lokos er heldigvis, endnu kun eet udrangeret (1779), men de øvrige anvendes hovedsagelig nu kun som "reserver". Da de imidlertid er i god stand, er der grund til at tro at de vil få lov til at "leve" nogle år endnu.

Data: cylinderdiam. 470 mm, slaglængde 610 mm, drivhjulsdiam. 1550 mm, kedeltryk 13 kg/cm<sup>2</sup>, vandforråd 18 t, kulforråd 5t, højeste hastighed 90 km/t.

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

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





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

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

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

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

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

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

Erik B. Jonsen



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

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

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

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

(fortsættes side 148)



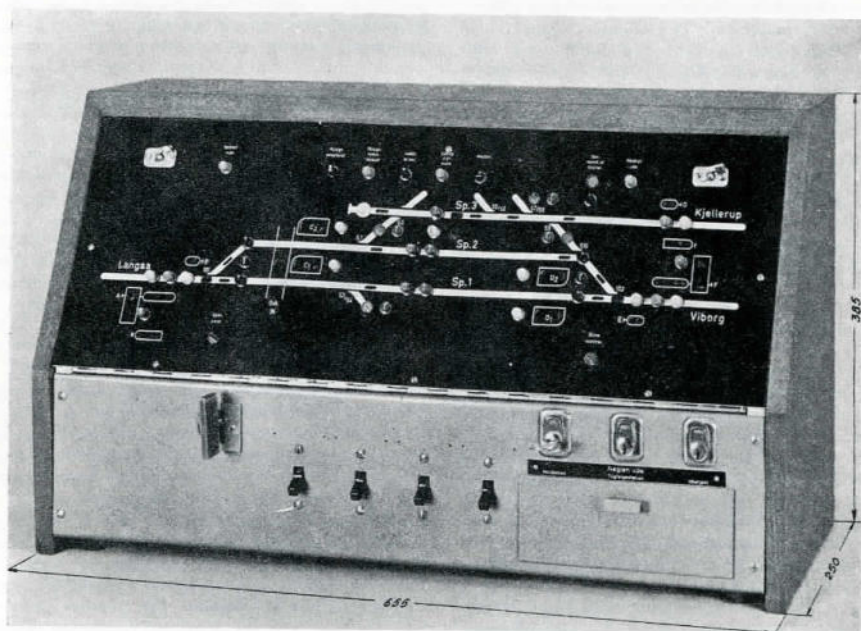


Fig. 1. Betjeningspult for moderne relæanlæg på en landstation.

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

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

#### I. Et sikringsanlægs opgaver.

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

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

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

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

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

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

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

## II. Stationssikringsanlæg.

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

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

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



med sikringsanlæg at gøre.

### Togveje.

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

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

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

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

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

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

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

### Mekaniske og elektromekaniske sikringsanlæg.

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

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

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

### Sporisolationer.

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

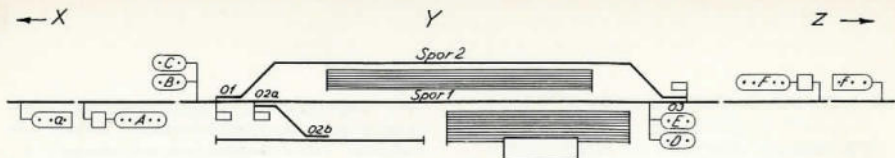


Fig. 2 Schematisk sporplan

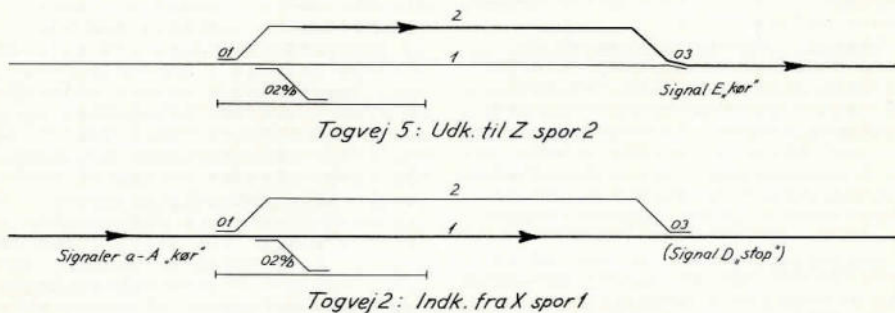


Fig. 3

res afhængig af isolationerne.

Sporisolationer anvendes endvidere til at forhindre omstilling af sporskifterne under rangering: sikring mod utidig omstilling. Ved kortslutningen af sporskiftets skinnestrengs spærres det tilhørende håndtag af en spærremagnet.

Også til at iværksætte togvejsopløsning benyttes isolationer, ja overhovedet bruger man dem i tilfælde, hvor man vil have tog eller vogne til at indvirke på sikringsanlæggets tilstand. Oprindeligt anvendtes til sådanne formål føleskinner eller skinnekontakter, der trykkes ned af vognhjulene, men både ved mekaniske og elektromekaniske anlæg finder sporisolationer eventuelt i forbindelse skinnekontakter nu udstrakt anvendelse; ved relæsikringsanlæggene er sporisolationer blevet en af de vigtigste bestanddele, ligesom de danner grundlaget for de automatiske linieblokanlæg.

#### Relæsikringsanlæg.

Ved relæsikringsanlæggene foregår ikke alene sporskifte og signalbetjeningen elektrisk, men også de indbyrdes spærringer etableres ad elektrisk vej. Svarende til cykellåsens to stillinger: å-

ben og lukket - har den elektriske strøm og dermed overhovedet elektriske strømløb to tilstandsformer: sluttet og afbrudt. Hvis vi kan bringe sammenhæng mellem forskellige strømkredse, således at den enes tilstand er betinget af den anden, får vi jo en elektrisk "cykellås", og det er netop det, der sker ved relæernes hjælp.

Et relæ består af en elektromagnet med et anker, som tiltrækkes, når der sendes strøm gennem magnetspolen, samt af et kontaktsystem, der påvirkes af ankerets bevægelse, således at kontakterne enten sluttes eller brydes, når ankeret trækkes til. Ved at indskyde relækontakterne i andre strømløb skaber man den ønskede afhængighed mellem disse strømløb på den ene side relæspolens trækstrømløb på den anden side.

Som eksempel vil vi prøve at etablere afhængighed mellem to strømkredse 1 og 2, således at 2 kun kan sluttes, hvis 1 allerede er sluttet, eller rettere: Således at man kun kan sende en strøm gennem 2, hvis der i forvejen går en strøm gennem 1 (eller i det mindste har gået en strøm gennem 1). Vi kobler de to strømløb sammen ved hjælp af relæet K som vist på fig. 7. Vi tænker os først, at kontakten K er afbrudt, således







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

## LONG

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

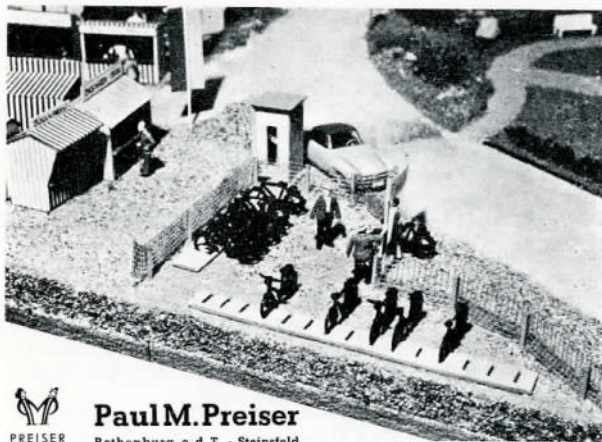
TUBORG-fabrikkerne har iøvrigt vist os den opmærksomhed at låne os både tegning og foto af den originale jernbanevogn af nævnte

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

+++++ PREISER +++++

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



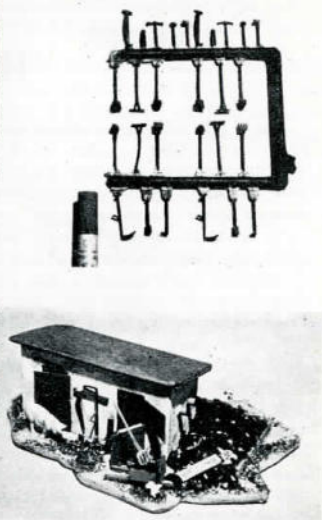


**Paul M. Preiser**

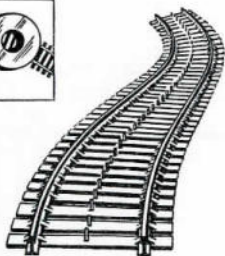
Rothenburg o. d. T. - Steinsfeld

Foto: Miba

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



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



D E N  
H E L T  
S T O R E  
N Y H E D

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

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

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

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

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

(fortsættes side 145)

## FRICHS' 375 HK DIESELLOKO

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

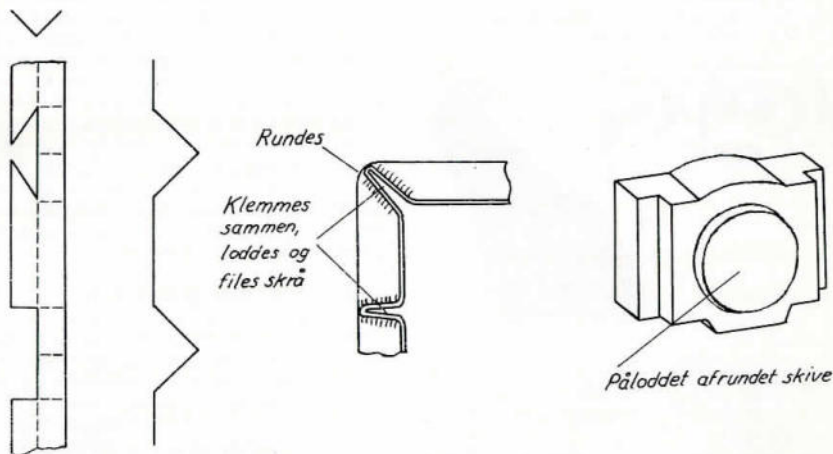
I det følgende skal omtales visse detaljer, som ikke tydelig fremgår af tegningerne, ligesom der gives et par byggetips.

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

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

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

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



Bukkes efter punkteret linie

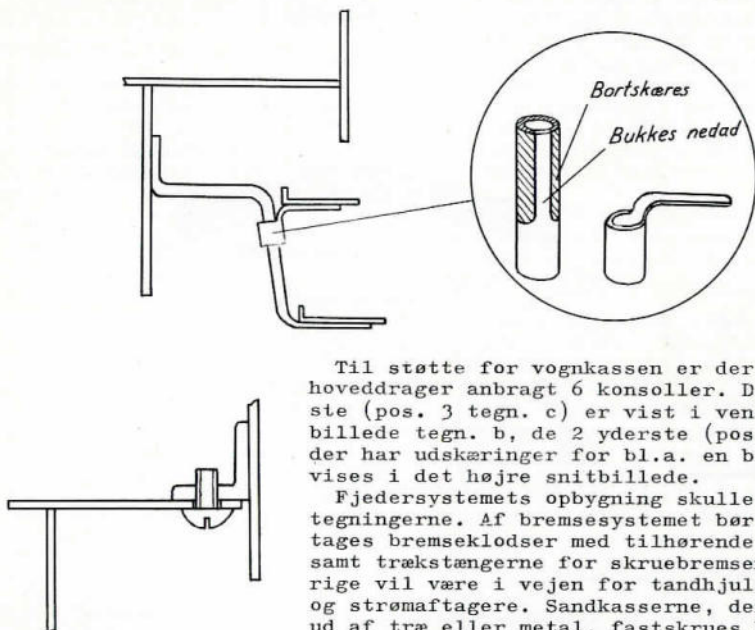
SKITSE NR. 1.



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

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

#### SKITSE NR.2.



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

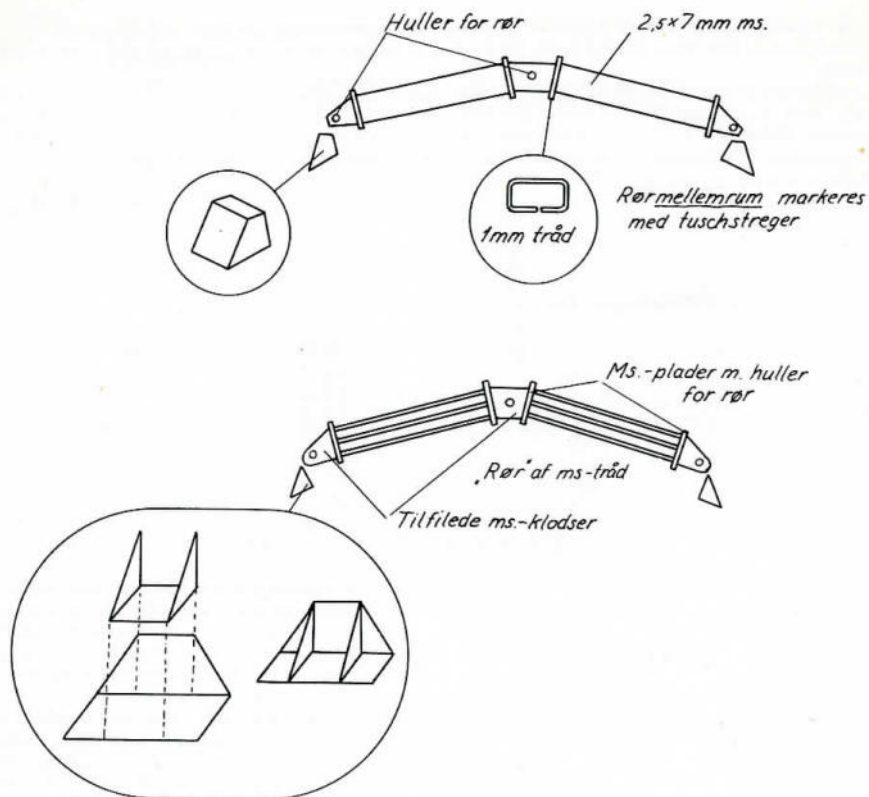
Fjeder-systemets opbygning skulle fremgå af tegningerne. Af bremsesystemet bør kun medtages bremseklodser med tilhørende hængearme samt trækstængerne for skruebremsen; det øvrige vil være i vejen for tandhjulsudveksling og strømaftagere. Sandkasserne, der må files ud af træ eller metal, fastskrues bagfra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

#### SKITSE NR.3.

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

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

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



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

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

## MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

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



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

+++++ I N D U S T R I -nyt +++++  
+++++  
(fortsat fra side 141)

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

#### N C R A H O B B Y -----

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BP.

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

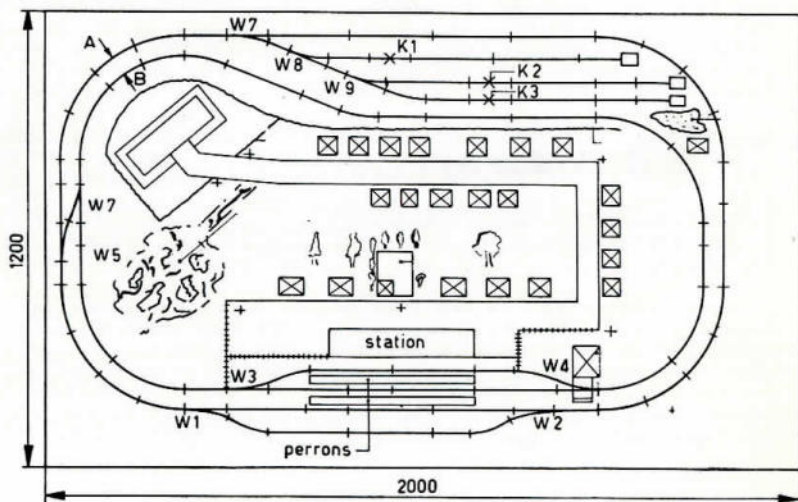


bøger med forslag til anlæg og de nye hefter er endnu mere inspirerende end tidligere udgaver - men herom mere i næste nr.

## Nu er det JUL igen!

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

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







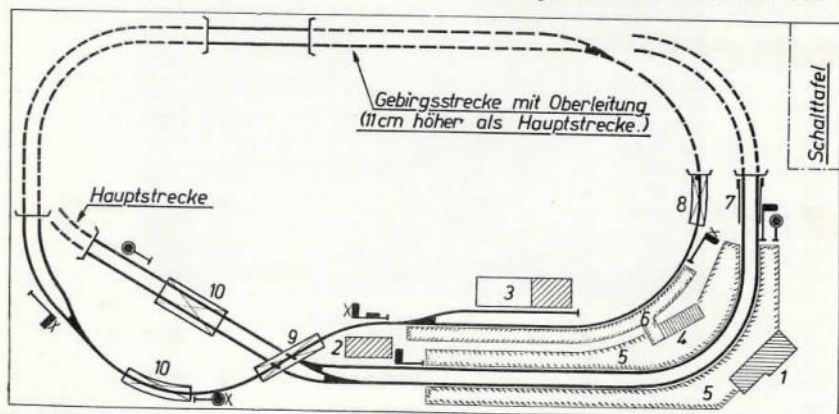
Julestemning på modelbanen.



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

neden eller danne en selvstændig station af rebroussementtypen.

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



Forklaring til juleanlægget: 1. stationsbygning, 2. signalpost, 3. pakhus med læssemrampe, 4. trappe, 5. nedre perroner, 6. øvre perron, 7. vejoverskæring med bomme, 8. bro over gade, 9. bro over banelinien, 10. bro over flod.

DER MODELLEISENBAHNER Nr. 12/1956

TEGNINGSFORTEGNELSE

Genstand	skala	hefte	yderlomtale
<u>Damploko:</u>	HO	1/58	K i 0:11/57
DSB litra A			1 & 2/58
- - P	HO	12/55	K 10 & 12/55 2,4 & 5/56
- - Q	HO	9/58	K 9,10,11/58
GDS nr. III	O	2/59	K:12/58,1&2 59
Orenstein smal- sporsloko	O	10/58	K i 1:10 og 1:45.9,10 & 11/58
RGJ nr.1-3	HO	11/56	

Motormateriel:

DSB litra No 16ol	HO	4/52	K
- - Ms-Aa-Ms (lyntog)	HO	5&6/55	K
- - Mx(gammel)	HO	12/53	T & 1/54
- - My 1101-	HO	1,2 og 3/55	K:1,2&3/55 og 3/56
- dieseltraktor 101	O	4&5/53	X <sup>2</sup> K
ETJ benzinmek. motorvogn	HO	2/57	
Danske privatba- ners skinnebus	HO	10/53	K
KSB M2	HO	1/59	B
Frichs 375HK die- selloks	O	5&6/59	K i 6/59
DSB litra MT	O	12/58	& 2/59 B
Finske statsba- ners motorvogn	HO	5/57	B
GM's JET ROCKET	HO	1/57	

Person-, post- og rejsegodsvogne

Statsbanemateriel:

litra AA	HO	Se Ms	
- AD/AY	HO	11&12/53	T <sup>x</sup>
- AL	HO	1/59	B:2/58& 1/59
- AV 261-272	HO	7/56	
- AY	Se AD		
- BL	HO	7/58	B
- CM 2131-85	HO	9/57	
- CP 2819-27	HO	11/54	T
- CR(M)	HO		K
- CT	HO	3/53	K
- CUP	HO	2/52	X <sup>2</sup> K
- CX	HO	1/56	B
- CYP	HO	12/56	K
- DA	HO	4/55	T
- DMP 5562	HO	1/57	B
- DO	HO	8/53	
- DQ 5808-10	O	3/59	T&B 3,4/59
- EA	1:90	4/54	B,T
- EF 6521-36	HO	12/54	T
- EH	HO	3/53	K
- FG	HO	10/57	B

Privatbanemateriel

HHJ dobb.pers.v.C	HO	8/56	B
TKVJ pers.v.C21-			
22 og D 62	HO	2/59	
HP bænkev.G 73-74	O	12/57	T
KSB personvogn	HO	4/59	
ONFJ postv. D90	HO	6/53	K
DBJ postv. 326	1:82	12/57	B
KSB postv. Dc 75	HO	2/58	K
HHJ pakvogn E44	HO	4/56	
FFJ pakvogn EM39	O	9/55	K
<u>Old timers</u>			
DSB litra BJ	HO	1/54	T
- 2-etages vog- ne BL og Co	1:90	5/54	K
- litra CB	HO	6-7/54	
- - CC	HO	10/53	K
GDS 3-aksl. per- sonvogn	O	10/55	B og T

GODSVOGNE

Statsbanemateriel

litra G (standard vogn)	1:90	10/54	B
litra HD	HO	7/57	T
- IKG/IVK	HO	3/56	K
- IKA	HO	10/54	T
- PC	O	9/54	T og O i 9/54,6/58
- PV	O	3/54	B
- QA	HO	12/53	
- QRG	O	8/54	X <sup>2</sup> T
- TDR	HO	1/52	K:1/52,2/57
- TGC	HO	12/55	T:1/56
- TH	HO	11/57	
- ZB(Tuborg)	HO	12/53	
- ZB(Albani)	HO	se IKG	K:4/57
Kerekran	HO	6-7/54	X <sup>2</sup> B
Sneplov	1:90	12/53	K

Privatbanemateriel

RGJ åbne godsvogn	HO	10/56	K:8/57
RGJ sneplov	HO	11/56	
Tipvogn	HO	12/55	K
KSB QA	HO	4/59	B

Old timers

latrinvogn	O	2/54	B
GDS treakslet godsvogn	O	8/57	B

Udenlandsk materiel

UIC-vogne	HO	7/56	
SJ trækulsvogn			
LRG	HO	6/56	T
SJ malmvogn MAS	O	4/57	B



Gotlands järnvägar, åben godsv. 1:82 5/58 T  
 DB fladvogn  
 SSyms 1:87 3/58  
 DR malmvogn 00t HO 9/56  
 DR tankvogn HO 11/55  
 NS åben godsv. 0  
 ÖBB tömmervogn R HO 3/57 T

Sporvejsmateriel

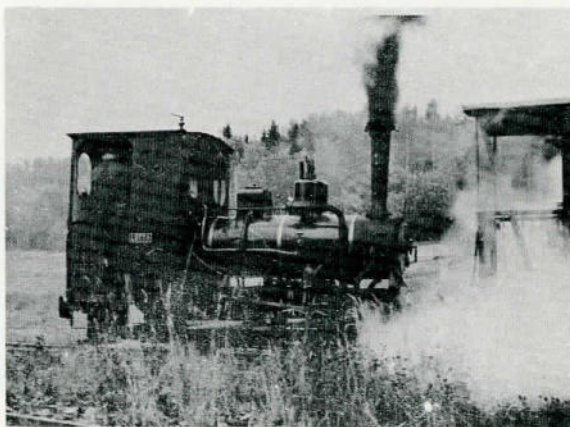
KS bogiemotorvogn HO 2/56 T  
 KS bogiebivogn HO 3/56  
 KS Åben bivogn HO 5/56  
 KS Scrapvogne 9/54  
 KS Ny motorvogn 10/54  
 KS gl. motor- og bivogn HO 6/55  
 Århus Sporveje motorvogn HO 1/55 T  
 Århus bivogn HO 2/55  
 NESA trolleybus HO 8/57  
 Düsseldorfsporvogn 11/58

Sporkonstruktioner

sporplan over Gedser station 5/56  
 20 m drejeskive HO 1/54 K  
 sporstopper (Jaeger) HO 9/55 B  
 sporskifte 1:4 HO 9/54 K  
 krydsning 1:4 HO 9/54 K  
 krydsningsspor-skifte 1:4 HO 9/54  
 sporskifter - specialtyper HO 6-7/54 K  
 HO 6/58

Bygninger m.m.

banehytte HO 3/57 T  
 NFJ pakhus HO 5/57  
 bondehus HO 6/57 K  
 remise HO 2/53 K  
 perronoverdækning HO 4/58  
 amerikansk vandtårn 1:120 7/55 T  
 30 m lystårn HO 7/55 K  
 Kran med løbekat 0 11/54 T  
 vandkran HO 2/59 K  
 tømmerbro HO 8,10/58 K  
 DSB's signaler 0 6,7,8,9/53 B



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

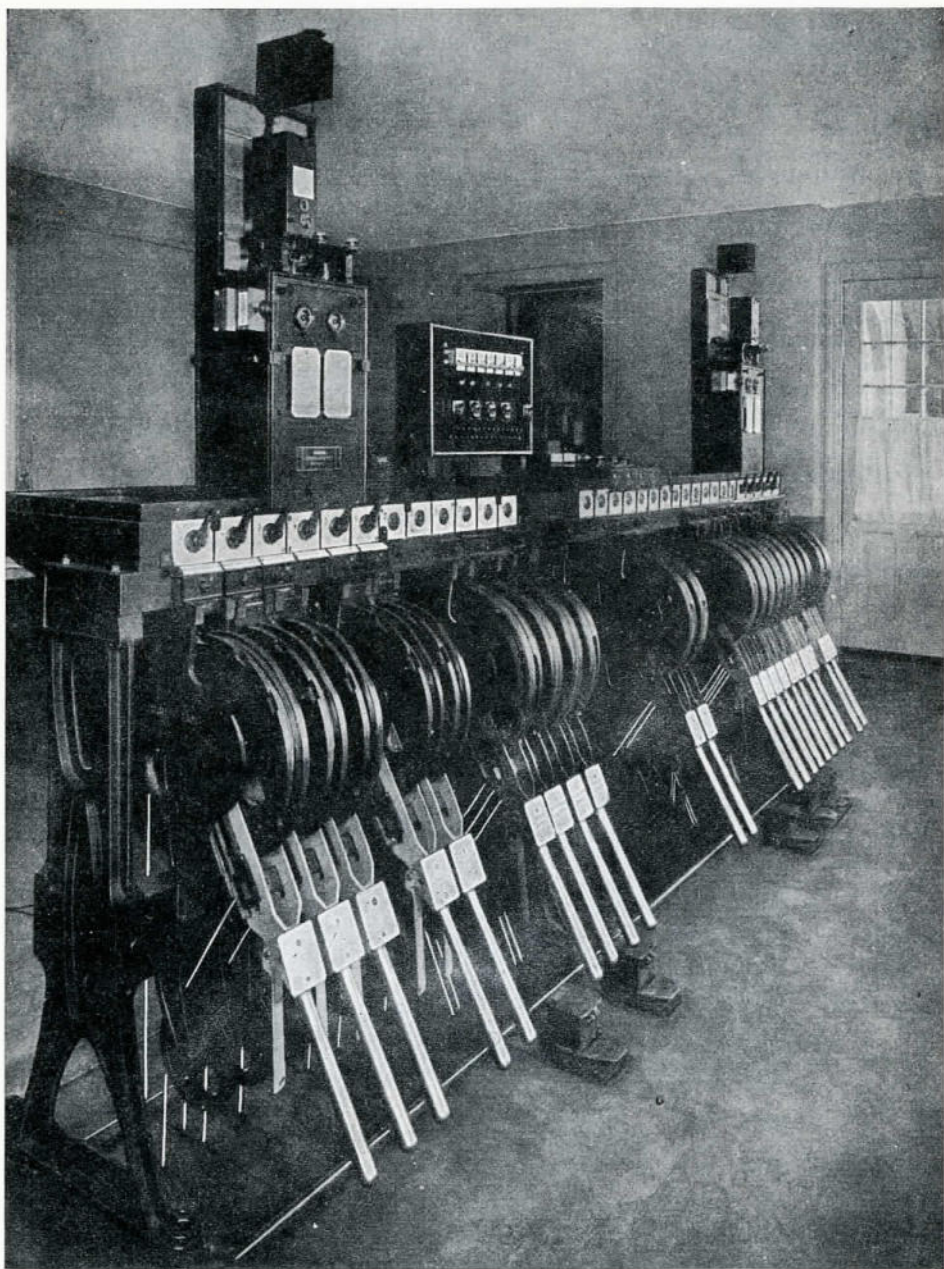


Fig.5. Mekanisk centralapparat af Siemens type.



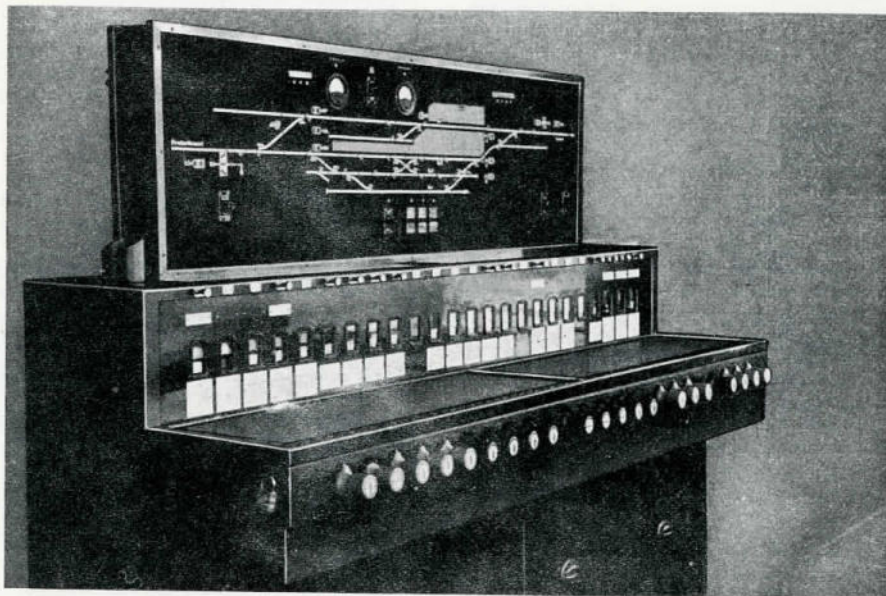


Fig.6. Elektromekanisk centralapparat.

(fortsat fra side 139)

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

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

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

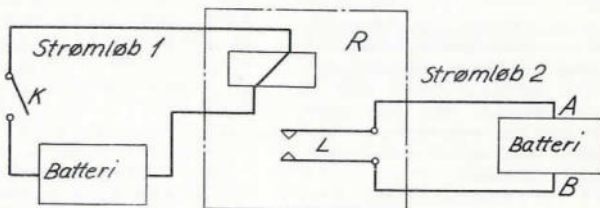


Fig.7 Relækobling

ovrigt er det afgørende betjenings-  
pultens ringe størrelse. Ved den  
stærke koncentration af kontakter  
og tableauer er det blevet muligt  
at dirigere sikringsanlægget for  
f. eks. en station som Odense fra  
een betjeningspult af overskueligt  
omfang, mens det tidligere sikrings-  
anlæg for denne station var fordelt  
på tre signalposter med hvert sit  
centralapparat med tilhørende be-  
tjeningsmandskab.

Det bliver på dette sted nødven-  
digt at nævne, at man, hvor det af-  
pildashensyn eller på grund af sta-  
tionens længde har været nødvendigt  
at fordele et mek. eller el.mek.  
sikringsanlæg over flere poster, -  
at man der etablerer afhængighed  
mellem håndtag i forskellige sig-  
nalposter elektrisk ved hjælp af  
blokapparater. En beskrivelse af  
blokapparatet falder uden for den-  
ne artikels rammer. Det skal dog  
nævnes, at to elektrisk sammenkob-  
lede blokapparater kan skabe meka-  
nisk afhængighed, idet det ene fri-  
gør et håndtag, når det andet låser  
et andet og omvendt.

Det er klart, at betjeningen af  
blokapparaterne og udvekslingen af  
meddelelser mellem de forskellige  
poster tager en vis tid, som altså  
spares ved den centralisering,  
som relæanlæggene muliggør. På  
større stationer giver relæsik-  
ringsanlæg derfor - sammenlignet  
med mek. og el.mek. sikringsanlæg  
- dels en væsentlig personale be-  
sparelse, dels en hurtigere betje-  
ning med mulighed for tættere tog-  
gang, men også for små stationer  
medfører en udstyrelse med relæ-  
anlæg mange fordele bl.a. ved at  
muliggøre fjernstyring af statio-  
nen.

Etablering af relæanlæg er føl-  
gelig blevet et effektivt middel  
til forbedring af banernes økono-  
mi, og det var da også især øko-  
nomiske overvejelser, der fik DSB  
til efter krigen at påbegynde for-  
søg med sådanne anlæg. - Men her-  
om mere i næste nummer.

Ib Nielsen.

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

NU ER DET JUL IGEN --

(fortsat fra side 147)

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

Desværre kommer et uheld sjæl-  
dent alene, og det har i høj  
grad været tilfældet med bladet  
denne gang. Den første forsinkel-  
se skyldes en planlagt udvidelse  
af MB-NYT med 8 sider tekst og  
annoncer leveret af vore norske  
medarbejdere, altså en udvidelse  
af bladets samlede sidetal fra  
36 til 44 sider uden forhøjelser  
af nogen art i løssalgs- eller  
abonnementspris. Denne udvidelse  
var planlagt til dette nummer,  
men Nordmændene meddelte os - des-  
værre i sidste øjeblik - at de  
ikke som lovet kunne blive klar  
til dette nummer, hvilket havde  
flere omlægninger af stoffet til  
følge. Nye ting måtte sættes ind  
og andet toges ud og alt tog tid.  
Samtidig lod to nye maskiner til  
skrivning af teksten til bladet  
i høj grad vente på sig, og denne  
detaile fremmede jo heller ikke  
bladets færdiggørelse. Det er så-  
dan, at de to nye maskiners skrif-  
ter skulle muliggøre, at visse ar-  
tikler, som vanskeligt kunne brin-  
ges i deres fulde længde i ét num-  
mer, og derfor tidligere måtte de-  
les eller afkortes, nu kunne brin-  
ges i sin helhed i ét nummer uden  
at stjæle for meget plads fra an-  
dre artikler i bladet. Men da som  
sagt disse maskiner ikke nåede at  
komme fra fabrikkerne i tide, måt-  
te en del stof, som skulle have  
været med denne gang udskydes til  
vort januar/februar nummer, der  
er planlagt til at udkomme den  
25. 1. 1960. For at sætte toppen  
på vanskelighederne, var der til-  
lige kvaler med at få den sædvan-  
lige papirkvalitet leveret og u-  
heldet ville også, at det ene af  
vore trykkerier netop ligger un-  
der flytning til nye lokaler.

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



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

EN RIGTIG GLÆDELIG JUL!

Bent Palsdorf



## Rail Mail



GLADA ÄNKAN og andre svenskere - The merry widow - and other swedes - An old swedish steam engine and the railway on which it was running.

TEGNINGER - Drawings - A complete list of drawings published in our magazine since 1952.

DSB's sikringsanlæg - The interlocking systems on the Danish State Railways.

INDUSTRI-NYT - Industrial novel-ties.

FRICH'S 375 HK DIESEL - A descrip-

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

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

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

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

Sv. Jørgensen.

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

red.



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

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

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

## A Happy Christmas

to all our friends at home and overseas

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

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

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

PIONEREKSPRES sælges. Svend Aage Tholstrup, Løgten, Jylland.

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

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

---

---

## KLUBMEDDELELSER

---

---

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

### JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (AARHUS)

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

### MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.

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

Hg.-Mjk.

### HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

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

### AALBORG MODELJERNBANE KLUB

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

### DANSK MODEL JERNBANE KLUB

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

### ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebilgarager på Kildemosevej.  
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46  
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40  
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.

Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00  
Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

### MODELJERNBANEKLUBBEN "H0"

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

### SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

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

### KØBENHAVNS 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, "toskinnedrift". 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).



# HSV

*Kvalitetstransformatorer*

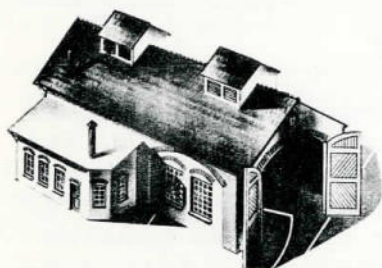
TIL ALT...

...OVERALT

12 Maaneders Garanti for Fabrikationsfejl

BEDRE OG BILLIGERE

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



**VOLLMER** byggesæt til remise 33.30

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

**SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI**

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

BRUG JULEFERIEN TIL LANDSKABSOPBYGNING!



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

**MODEL & HOBBY** *Løvstræde 2, København K.*

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



— det interessante italienske modelbaneblad —

---

---

# TT ROKAL

---

---

*er modelbanen for enhver!*

## Mangler De gaveideer?

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

**NORA HOBBY Griffenfeldtsgade 3, N.**



Glædelig jul  
og et godt nytår  
anskes af Modelbane-nyt





# VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

**Obs.! Kun få eksemplarer af følgende blade:**

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

**Men De kan endnu få følgende årgange komplet:**

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

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

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

## PROPAGANDAPAKKER

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

- Og et årsabonnement koster 15 kr.

# MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056



## Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

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

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

EKSPEDITION: Postboks 184, København K.

Telefonisk henvendelse:

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

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse. Bladet udkommer med 6 numre om året (omkring den 25. i alle ulige måneder).

Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.

Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

—o—

**Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:**

**KØBENHAVN:**

**Københavns Telefonkiosker** samt  
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.

Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.

Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.

Kiosken, Østerport Station, Ø.

Model & Hobby, Løvstræde 2, K.

Hovedbanegårdens Bladkiosk.

Kiosken, Classensgade 18, Ø.

Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.

Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl.

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

Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.

Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

Bauch, Aaboulevarden 40, N.

**LYNGBY:**

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

**ÅRHUS:**

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.

**ODENSE:**

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

**RØNNE:**

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

**ENGLAND:**

Robert Spark («European Railways»),

15, St. Stephen's House, Westminster,

London, S.W. 1.

**FINLAND:**

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

**FRANKRIG:**

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

**ITALIEN:**

Ho-Rivarossi, Como.

**NORGE:**

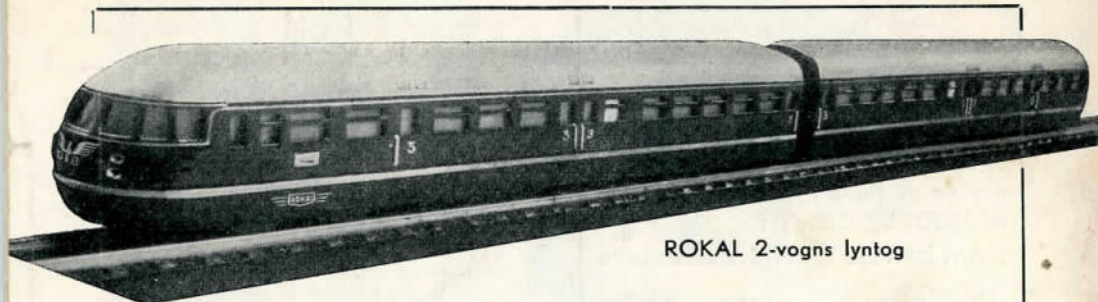
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

**SVERIGE:**

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Vasagatan 22, Göteborg C.



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

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

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

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

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

## TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

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

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

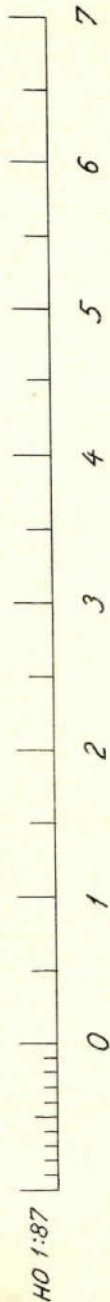
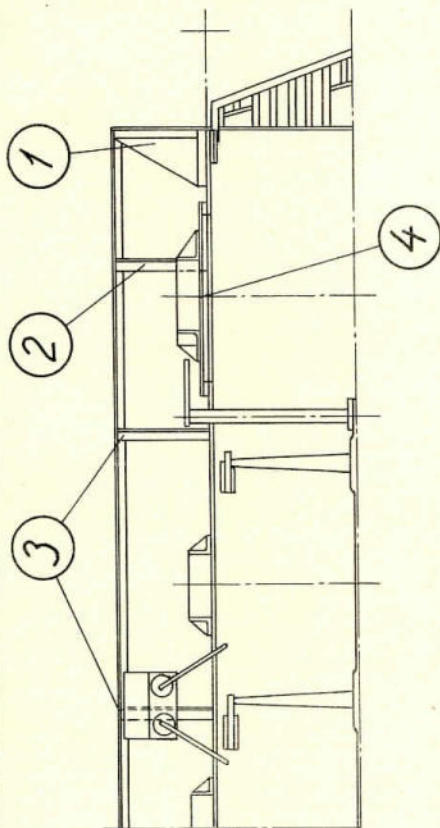
*NB! Juleordren må helst sendes os senest d. 15. december!*

## BENT PALSDORF

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

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade beses. Åben torsdag 14-17<sup>30</sup>, fredag 14-20, lørdag 10-14.





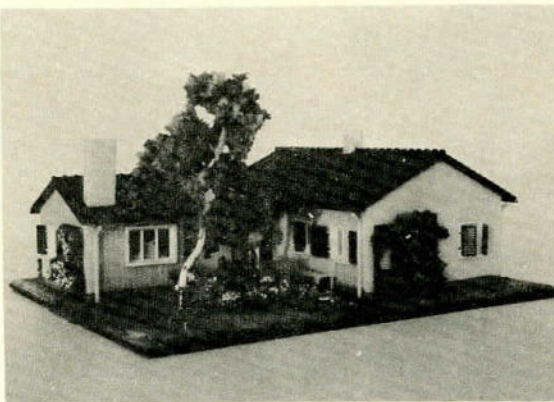
**Hovedmål:**

Længde over puffer: 9530, over vognkasse: 8290  
 Taghøjde: 3899, Makshøjde: 4160  
 Bredde over vognkasse: 2902  
 Akselafstand: 1720 + 1430 + 1430 + 1720

*Als Frichs's*

**375 HK dieselloko**

1:45 17-11-59 *Ib Nielsen C.*



**WIAD**

MODEL  
 HUSE  
 I  
 TOP  
 KLASSE

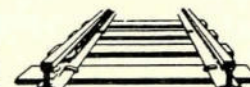
SKALA- & NATURTRO  
 MODELLER

Generalagentur:

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

De er på rette spor med –

**JOTOFLEX**



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

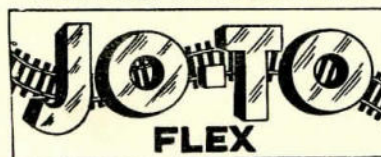
Prisen er:

**Pr. meter kr. 5,00**

JOTOFLEX-skinne med punktkontakter  
 beregnet for treskinndrift -

**pr. m kr. 6.30**

DEN HELT STORE NYHEDI



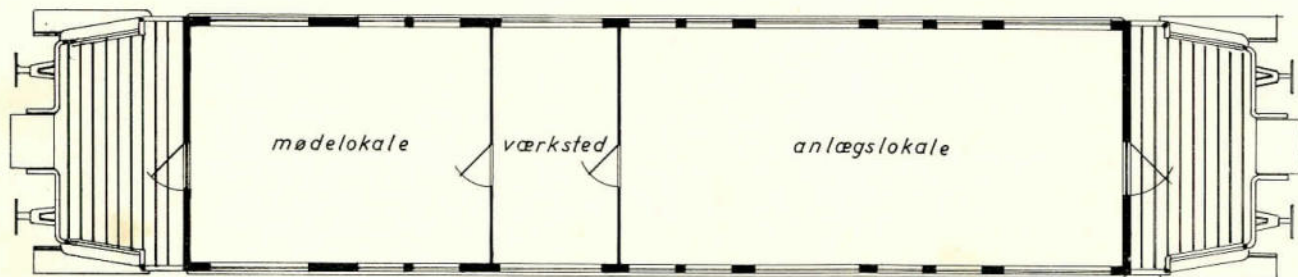
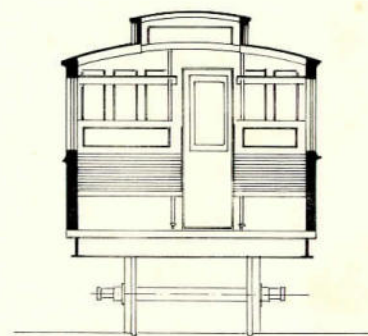
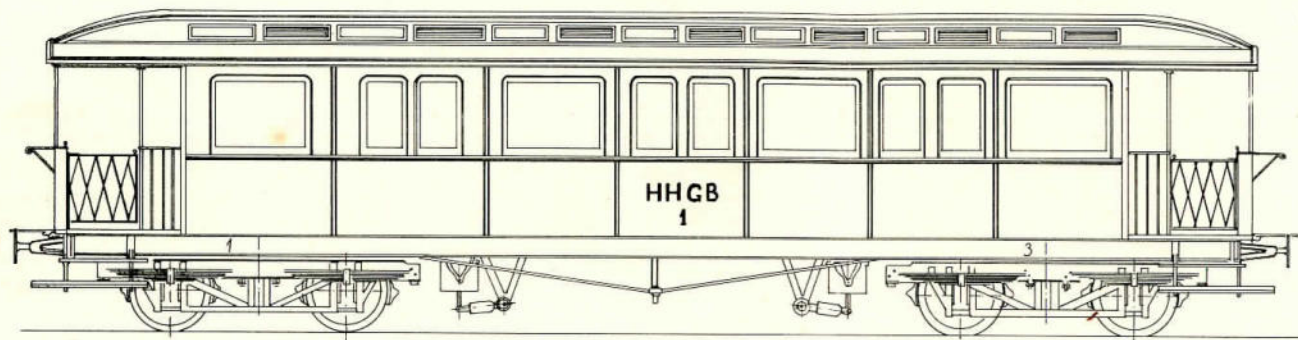
JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

**Er De medlem  
 af en  
 modeljernbaneklub?**

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

*Redaktionen*

Hg.-Mjk.<sup>s</sup> klubvogn



H.H.G.B.

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

Modelbane-Nyt

tegnet 5 august 1959

1:87

John Hansen.

Ho.