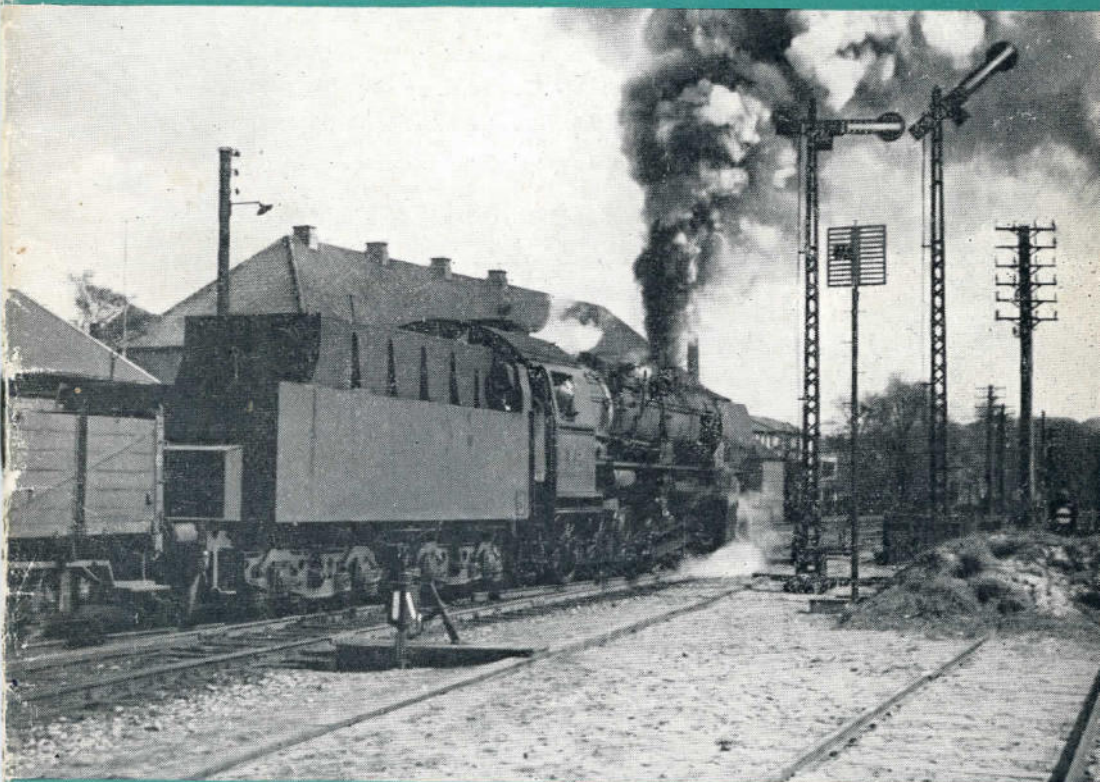




# MODELBANE *Nyt*



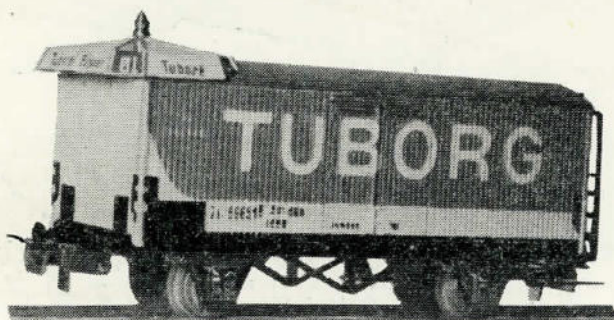
**3**

9. ÅRGANG

MAJ-JUNI 1960

PRIS

**250**



SLÅ  
HATTEN  
AF  
EN  
TUBORG!

– Der er nemlig grund til at fejre, at Long har nedsat sine priser endog ganske betydeligt, og vi skal lige her nævne enkelte af de nye priser:

MY-diesellok. (2 sk./jævn- eller 3 sk./vekselstrøm) kr. 104,50 (143,00)

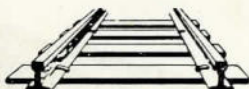
MO-motorvogn kr. 92,40 (126,50) - Cc-personvogn kr. 14,30 (19,80)

Tuborg- & Carlsbergvogne á kr. 8,80 (12,10) . Tuborg m. paraply kr. 9,90 (13,75)

*Forlang iøvrigt katalog hos Deres forhandler*

**LONG MODELBANER . KØBENHAVN**

**JOTOFLEX**



hilsner „dollarpræmieringen“s bortfald og kan glæde sine kunder med nye reducerede priser:

Massive messingskinnestrengte kr. 1,15 pr. m.

JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 4,50

JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 5,75

løselede til sporskifte (h. el v.) kr. 9,85

**SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER**

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

**SÆRTILBUD!**

• **69 hefter**  
• **for kun 49 kr.!!**

- 2 fra årg. 1952, 10 fra 1953,
- 9 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1955, 1956, 1957, 1958**
- Tilbudet gælder **kun** til 15. 9. 60

Ved bestilling direkte til MB-NYT, Postbox 184, Kbh. K

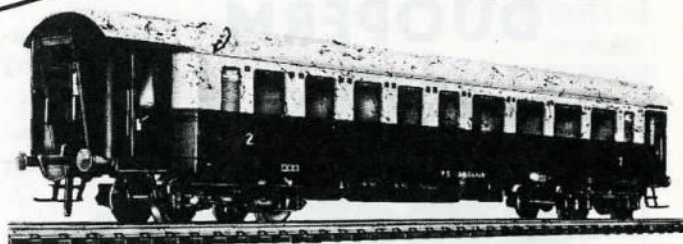
**EUROPEAN RAILWAYS**

*v. Robert Spark, London*

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

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

Distribution:  
MODELBAANE-nyt, VIRUM



**No. 1445**

Italiensk hurtigtogsvogn  
type AB 64 149 1.&2.kl. dkr.26.25

**HO**

**Fleischmann**

**NU**

i butikkerne



**Rokal TT**



SPORVIDDE 12mm!

De vil blive forbavset --

når De ser, hvor meget De kan få plads til i denne sporvidde selv på en begrænset plads, og sortimentet omfatter ALT i lok, vogne, sporskifter, signaler, luftledning, bygninger og meget mere. De kan få det at se hos os eller forlang et katalog (mod kun 50 øre i frimærker sender vi det portofrit)

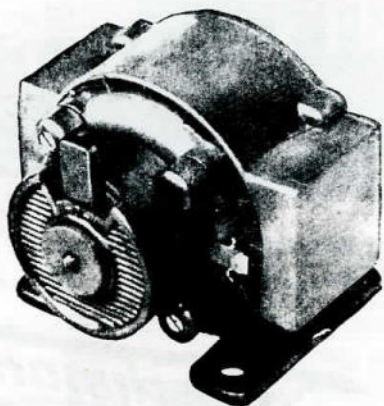
To: 14.00-17.30

Fr: 14.00-20.00

Lø: 10.00-14.00

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

# DUOPERM



Uniperme      kr.9.00  
med gear      15.60

Duoperme      kr.13.50  
med gear      19.50

Neptun  
påhængsmotor 17.85

Monoperme  
super            22.50

FLERE NYHEDER KOMMER!  
.....

SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI

HØJBJERG (AARHUS)

*Mangler De gaveideer?*

S  SPØRG EFTER  
.....



ROSEBUD

**Kitmaster**

PLASTIC SCALE MODELS

# MODELBANENYTT

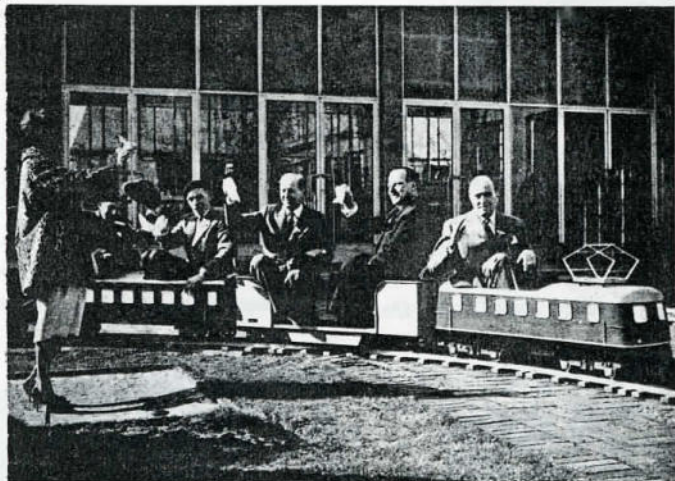
DET  
SKANDINAVISKE  
MODELBANEBLAD

9. ÅRGANG  
MAJ-JUNI 1960

TIDSSKRIFT FOR  
JERNBANER I  
ALLE SPORVIDDER



## Nürnberg-Messen



Den mest fotograferede attraktion på messen

Vi gennemgik i sidste nummer de fleste af messens nyheder og afslutter denne oversigt i dette nummer, men desværre er Nürnberg-messen blevet et så stort foretagende, at enkelte ting - af plåds-mangel i bladet - helt må forbigås.

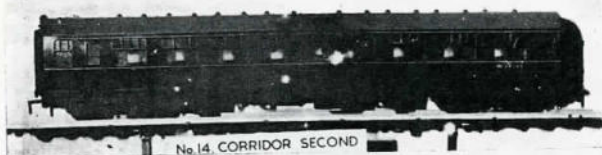
Dette øverste billede på denne side viser SCHWINGEL's havebane, som også i år havde nyheder i rullende materiel og



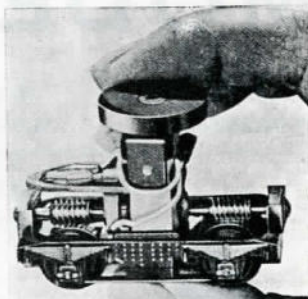
Nye ting til ROSKOPF modelsortiment i HO

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

Et svært godstog forspændt en N'er starter fra Silkeborg. - Heavy goods train headed by a class N starting from Silkeborg in Jutland (Denmark). Foto: S. Jørgensen.



Ny KITMASTER-vogn og th. den ny motor.



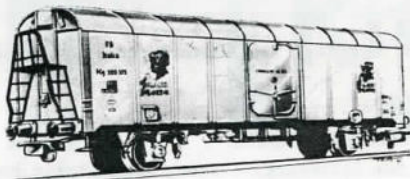
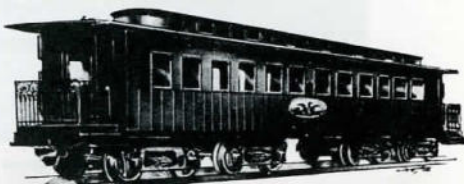
som trak mange interesserede til. - Der efter springer vi ned til en absolut mindre skala, nemlig ROSKOPP's små HO-modeller af militærmateriel, hvor der foruden det på billedet viste også var AJAX-NIKE raketter og en svær pontonbro.

ROSEBUD KITMASTER er også ved at komme frem i butikkerne herhjemme, og der er allerede mange begejstrede samlere af dette firma's HO modeller, lok og vogne i fineste plastikbyggesæt. Der er i år også kommet en motor til indbygning og dermed er et problem løst for mange,

som gerne vil "motorisere" deres modeller. Endvidere har dette firma nu også påbegyndt et sortiment i skala TT.

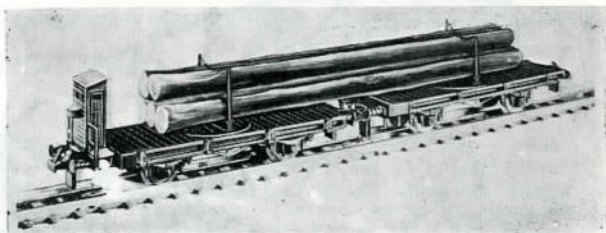


POCHER har allerede længe været kendt i Danmark og nyhederne er vist på side





**TRIX EXPRESS**



54. Kvaliteten er topfin, men det ved sikkert alle, der blot een gang har haft en POCHER-model i hånden.

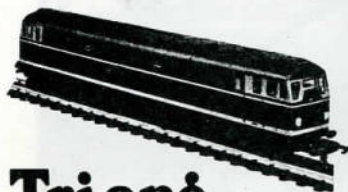
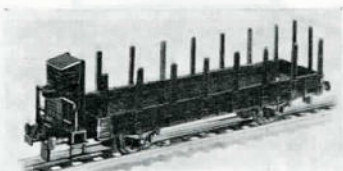
TRIX havde sidste år et stort antal nyheder og har begrænset sig til nogle få i år (hvorfor ser man egentlig så lidt TRIX i Danmark?). Der er foruden de her viste to vogne også kommet et nyt rangersignal og en trafo.

TRI-ANG i England laver også både HO og TT- modeller og det er så småt ved at komme frem også her i landet. Vi viser på billederne nogle af modellerne, men gør opmærksom på, at bilerne er fra HORNBY (Meccano) og figurerne fra MERIT.

VOLLMER viser vi på næste side med en fantastisk god gasbeholder, et arbejds-

skur, en buet bro og to nye lamper.

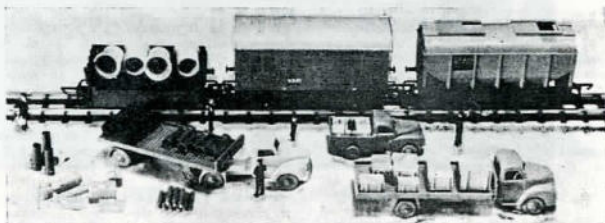
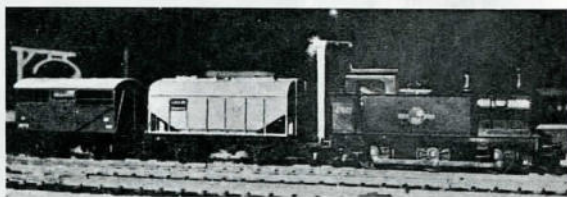
WIAD har ikke så mange nyheder i år, da man har villet koncentrere sig om at blive leveringsdygtig i fuldt omfang i det nuværende sortiment, hvilket absolut er fornuftigt. Dog har man lavet et par enkelte nyheder, hvoraf vi her viser et hus med elevator og ved siden af, gavlen af den fabriksbygning, som via ovenlysvinduer lader se de nydeligste HO-modeller af forskellige maskiner inde i fabrikken.



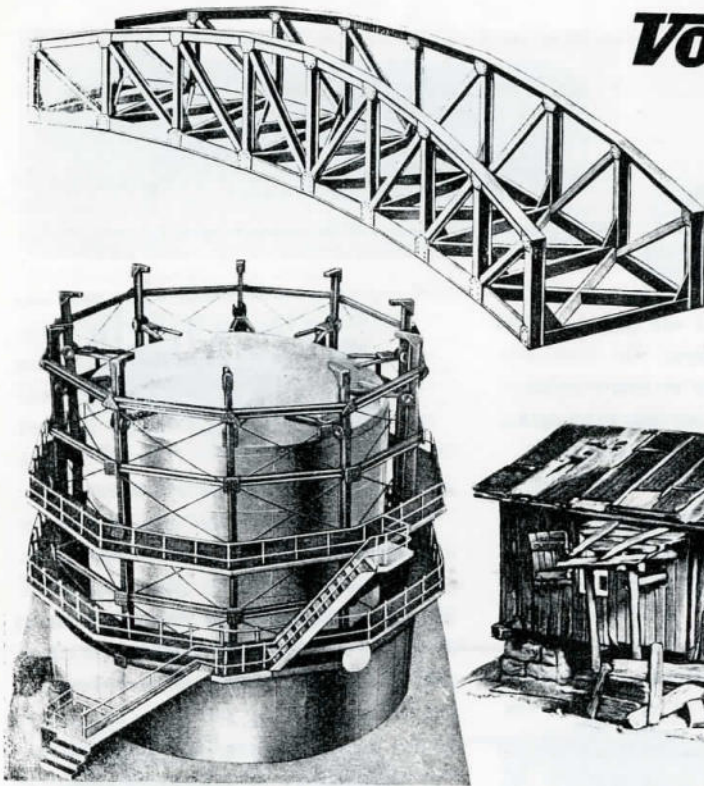
**Tri-ang**

TT

Et utal af lok og vogne samt forskelligt tilbehør til HO leverer TRI-ANG i England og også TT er i de senere år kommet i produktion hos dette firma.



**VOLLMER**



WIAD



(FOTOS: MIBA, MINIATUURBANEN, m. fl.)





Vi bringer her i korthed programmet for MOROP-KONGRESSEN 1960, som afholdes i dagene 8.-13. september i Salzburg.

Såfremt De ønsker at deltage, bedes De i egen interesse snarest muligt henvende Dem til:

A. Gregersen, Raftevej 6, Lyngby idet hr. Gregersen samler deltagere til en grupperejse, hvorved rejseudgifterne - forudsat fornøden tilslutning - skulle reduceres betydeligt. Har De mulighed for at anvende en del af Deres ferie på en sådan tur, vil det sikkert blive en stor oplevelse, ikke mindst da der arrangeres flere interessante udflugter i det skønne Salzburgland.

Kongressen åbnes den 8. september af ÖBB's generaldirektør Dr. Maximilian Schantl i Festspielhaus med indvielsen af en modeludstilling, og den egentlige kongress om eftermiddagen i Hotel Pitter, Rainerstrasse 6-8, hvor kongressen har "fast bopæl" i hele perioden.

De følgende dage mødes de forskellige udvalg og ind imellem besigtiges museer og udflugter arrangeres også for kon-

gressens damer og de deltagere, som ikke deltager i møder på de pågældende tidspunkter. Af udflugter kan nævnes en rundrejse med særtog til Bischofshofen-Stainach-Irdning - Bad Aussee - Bad Ischl - Attnang-Puchheim - Salzburg, og besøg på kraftværket KAPRUN, saltbjergværket HALLEIN (uhyre fornøjeligt) og slottet HELLEBRUNN (ikke mindre strålende). Endvidere er planlagt udflugter til St. Wolfgang-Schafbergbahn og Tauernbahn.

Om aftenen arrangeres besøg på Hohen-salzburg, dans, underholdning m.m.

Deltagerne kan mod 5.50.- pro persona løse kongreskort, som giver gratis adgang til modelbaneudstillingen, besøg i Salzburg modelbaneklub og besøg på det store modelbaneanlæg WOLF. Endvidere giver kortet adgang til Salzburger aften på Hohensalzburg, dans på Hotel Pitter, deltagelse i rejsen med særtog til Bad Ischl (m.fl.).

Dette er i hovedtrækkene programmet for kongressen, men fuldstændigt program kan rekvireres fra hr. Gregersen på ovenstående adresse. GOD REJSE!



FESTSPIELHAUS i Salzburg

(fortsat fra 1/60).

IV Relæsikringsanlæggenes praktiske udformning.

Et relæsnægs hovedbestandele er betjeningspulten og relæudstyret, som tilsammen erstatter de ældre centralapparater. Hertil kommer så ligesom ved elektro-mekaniske sikringsanlæg - strømforsyningsanlægget samt naturligvis de mange detaljer i "marken": sporskiftedrev, låse, signaler o.s.v., alt sammen ting, som relæanlæggene har fælles med de el-mekaniske anlæg.

Betjeningspulten.

Det for beskueren mest facinerende ved et relæsikringsanlæg er jo nok betjeningspulten; lad os først se lidt på den, og i forbindelse hermed gennemgå anlæggets betjening.

De forskellige udførelsesformer for betjeningsapparatet, spændende fra store pulte til små bordapparater, fremgår af de tidligere aftrykte fotos. Fælles for alle typer er forpladens udseende og opbygning. Grundelementet i den er en perforeret jernplade, hvis kvadratiske huller er udstandset med en afstand hulmidte - hulmidte på 17 mm. I hvert hul kan anbringes en trykkontakt eller en tableau-lampefatning; (fig. 12). Den perforerede plade dækkes af en sort kunststofplade, hvori sporplan, signalsignaturer, påskrift o.s.v. er indgraveret. Graveringerne fremtræder hvide på den sorte bund. Af trykkontakter og lampetableauer stikker kun henholdsvis knappen og linsen op gennem dækpladen.

Kontaktens og tableaux opbygning fremgår af fig. 13. Kontakten er en skiftekontakt, - den midterste loddeflig sluttet skiftevis til de to yderste. Trykkontakten findes i to udførelser: med spær, - d.v.s. at knappen efter nedtrykning og derpå følgende om drejning forbliver nedtrykket - og uden spær. Knapperne fremstilles at efter deres bestemmelse sorte, blå,

gule, røde eller grønne og med forskellig indgravering.

Tableaufatningerne rummer dels en special "pære", som ind sættes nedefra, dels en plexiglaslinse, som leder lyset op gennem dækpladen. Linserne udføres med forskellig form og indgravering, ligesom lyset kan farves ved indsætning af et farvefilter mellem lampe og linse. Fatningerne findes i to udgaver: med plads til een og to lamper.

Forpladen er anbragt i en ramme, som ved hængsler er lejret i pultens stativ; man har således ved udskiftning af lamper bekvem adgang til forpladens bagside. Ledningsforbindelserne fra kontakter og lamper er i passende ledningsbundter ført ned til klemrækker på pultens bagside. Herfra føres ledningerne i kabler til relærummet.

Bliver der "kortslutning" i en sporisolation, der skal sikre et sporskifte mod tidlig omstilling, vil relæudstyret "tro", at sporskiftet er besat og følgelig hindre dets omstilling. For at man dog kan afvikle trafikken, indtil skaden er udbedret, er der i betjeningspulten for hvert sporskifte anbragt en plomberet trykknop (blå med spær), med hvilken man kan have spærringen. Sporskiftet må dog i så tilfælde omstilles med en særlig knap (blå med indgraveret II).

Central aflåsede sporskifter af- og oplåses ved betjening af en blå kontakt med spær, anbragt ved sporskiftesignaturen. Når knappen trykkes ind og omdrejes, låses sporskiftet, og et hvidt tableau tændes i den låste gren. (En sporskiftelås aflåser kun skiftet i den ene af dets stillinger.) Ønskes sporskiftet oplåst, udtrækkes knappen, hvorpå et rundt gult tableau lyser op i skiftets anden gren medens det hvide lys slukkes. Det hævnte gælder strengt taget kun sporskifter med magnetlås (låsen bevæges af en elektromagnet) og sporskifter med nøgletås. Ved

sporskifter med motorlås (låsen drives ligesom sporskiftedrevne af en el-motor) må man for at starte motoren indtrykke endnu en blå knap (uden spår), anbragt ved siden af den første.

Ved pultens udstyrelse med kontakter går man ud fra det princip, at vigtige betjeningshandlinger kræver indtrykning af to kontakter. Omstilling af et sporskifte sker således i 1953-anlæg ved, at en for alle sporskifter fælles betjeningsknap (sort med indgraveret F) indtrykkes samtidig med en sort knap anbragt ved det pågældende sporskiftes signatur i sporplanen. Sporskiftets stilling meddeles af et par firkantede tableauer, anbragt midt i sporsignaturen (fig. 13), idet tableauret i den tilsluttede gren lyser hvidt. Når en sporskifteomstilling indledes, slukkes tableauret for sporskiftets oprindelige stilling, og tableauret for den nye stilling begynder at blinke samtidig med, at et klokkeklimt lyder; når blinket skifter til fast lys, og et nyt klimt har lydt, har man garanti for, at omstillingen er tilendebragt. Det skorter, som man ser, ikke på virkningsfuld effekt.

Det er ved 1953-anlæg de samme to knapper - individuel og fælles -, der benyttes ved begge omstillingsretninger. Ved relæanlæg type 1954 har man for at forenkle strømløbene og spare relæer udeladt fællesknappen og istedet udstyret sporskifterne med en omstillingsknap for hver retning, som da er indgraveret henholdsvis + og -.

Da visse sporskifter af driftsmæssige grunde skal kunne betjenes både fra pulten og fra et betjeningssted ved selve sporskiftet, udstyres de med en særlig stedbetjeningsknap (sort med spår), som anbringes umiddelbart ved siden af den individuelle omstillingsknap. Når sporskiftet er stillet til stedbetjening (knappen ude) er det delvis uafhængigt af sikringsanlægget, og følgelig kan ingen togveje, som berører skiftet, fastlægges.

Når en togvej (hovedtogvej) ønskes fastlagt, indtrykkes dels en gul kontakt anbragt i sporsig-

naturen ud for det til togvejen hørende signal, dels en grøn kontakt, som er placeret midt i togvejssporet. Den gule knap - signalknappen -, som alt efter sin bestemmelse kan være indgraveret et J (idnkørselssignal) eller et U (udkørselssignal), er fælles for alle togveje fra det pågældende signal, og den grønne togvejsknap er fælles for flere, eventuelt alle togveje gennem det pågældende

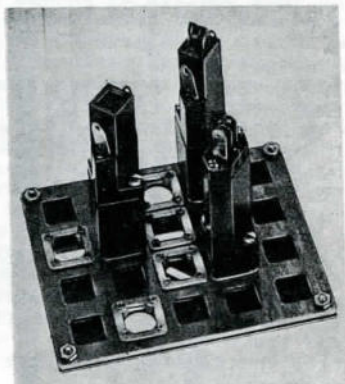
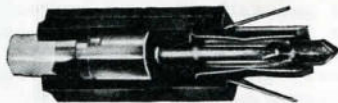


Fig. 12. Trykkontakter og indikeringslamper. (fotos DSB)



TRYKKONTAKT



ENKELT FATNING



DOBBELT FATNING

Fig. 13.

spor og mærkes i overensstemmelse hermed. Hvis betingelserne herfor er opfyldte (jfr. kap. I), fastlægger relaudstyret den ønskede togvej, hvilket markeres ved, at der i hver sporisolation i togvejen (altså også i de i togvejen indgående sporskifter) tændes et firkantet enten grønt eller rødt tableau. Er en af sporisolationerne besat af køretøjer, vil det tilhørende tableau lyse rødt, og det vil da være umuligt at bringe signalet på kør. Ved relasikringsanlæg er altså kun signalgivningen og ikke togvejsfastlægningen afhængig af sporisolationerne. Er imidlertid alle sporisolationer ubesatte, vil samtlige isolations-tableauer lyse grønt, og såfremt de øvrige betingelser for signalgivning er til stede, følger denne af sig selv, hvilket giver sig til kende ved, at signaltableauet skifter til grønt. Det må lige nævnes, at der ved 1953-anlæg som en yderligere markering af togvejsfastlægning tændes lys i et par pilformede tableauer (et gult og et hvidt) i den fastlagte togvejs endepunkter.

Med hensyn til sporisolationerne og deres tableauer er iøvrigt følgende at bemærke: Ved små relasikringsanlæg er strømmen til sporisolationerne normalt afbrudt, når anlægget "hviler". Først idet en togvej fastlægges eller et sporskifte søges omstillet, indkobles de tilhørende isolationer, hvilket netop viser sig ved, at tableauerne tændes (Ved sporskifteomstilling markeres dog kun besat spor). Vil man danne sig et overblik over stationens situation, kan man dog med en særlig trykkontakt (sort) indkoble samtlige sporisolationer. De besatte isolationer vil da lyse rødt, de ubesatte forblive slukkede.

Signalerne kan når som helst bringes på stop, ved at rød knap, der er placeret ved siden af den gule signalknap, indtrykkes. Togvejsfastlægningen berøres naturligvis ikke heraf, - den kan jo, jfr. kap. I og II, først hæves efter togets passage. (Togvejsopløsningen iværksættes da ved endnu et tryk på stopknappen. Indgår

stationen i et automatisk linieblokanlæg, sker togvejsopløsningen dog afsig selv.) For at en fejltagtig indstillet togvej, en "togvej uden tog" ikke skal sætte hele anlægget i baglås, er det dog muligt at foretage nødopløsning af togvejene. Denne sker, når en plomberet kontakt (rød med indgraveret N) indtrykkes. Da et eventuelt kommende tog skal have tid til at slippe ind på (eller ud af) stationen, er nødopløsningen tidsforsinket op til et par minutter.

Hvis sporisolationerne i en togvej svigter, kan de overstopes af en plomberet kontakt (blå med indgraveret O). Ved nyere anlæg kræves hertil to kontakter, en med og en uden spær.

Som tidligere nævnt består en gennemkørselstogvej af indkørselstogvej + tilhørende udkørselstogvej. Gennemkørselstogvejen fastlægges simpelthen ved, at de to deltogveje fastlægges, idet indkørselssignalet skifter til "kør igennem", såsnart udkørselssignalet går på "kør". Ved såkaldt "lille signalgivning" må imidlertid indkørselssignalet kun vise "kør", skønt det efterfølgende udkørselssignal står på "kør". For at forhindre indkørselssignalet i at gå på "kør igennem" foretager man derfor et særligt "kunstgreb": Efter at udkørselssignalet er stillet, indtrykkes indkørselssignalets stopknap, hvorefter signal- og togvejskontakten betjenes på normal måde.

Hvis sikringsanlæggets kontrol af sporskifternes stilling svigter, kan der ikke ske normal togvejsfastlægning. For alligevel at gøre det muligt for stationen at lede toggangen ved hjælp af signalerne, kan der foretages såkaldt kunstig togvejsfastlægning (dog kun af indkørselstogvejene). Ved kunstig togvejsfastlægning fastholdes de sporskifter, som toget skal befare, men ikke dækningssporskifter, og der er ingen afhængighed af sporisolationer og fjendtlige togveje. Som følge af den stærkt reducerede sikkerhed, kan der kun vises "stop og ryk frem" fra signalet: Toget må efter at være standset ved indkørselssignalet køre langsomt ind

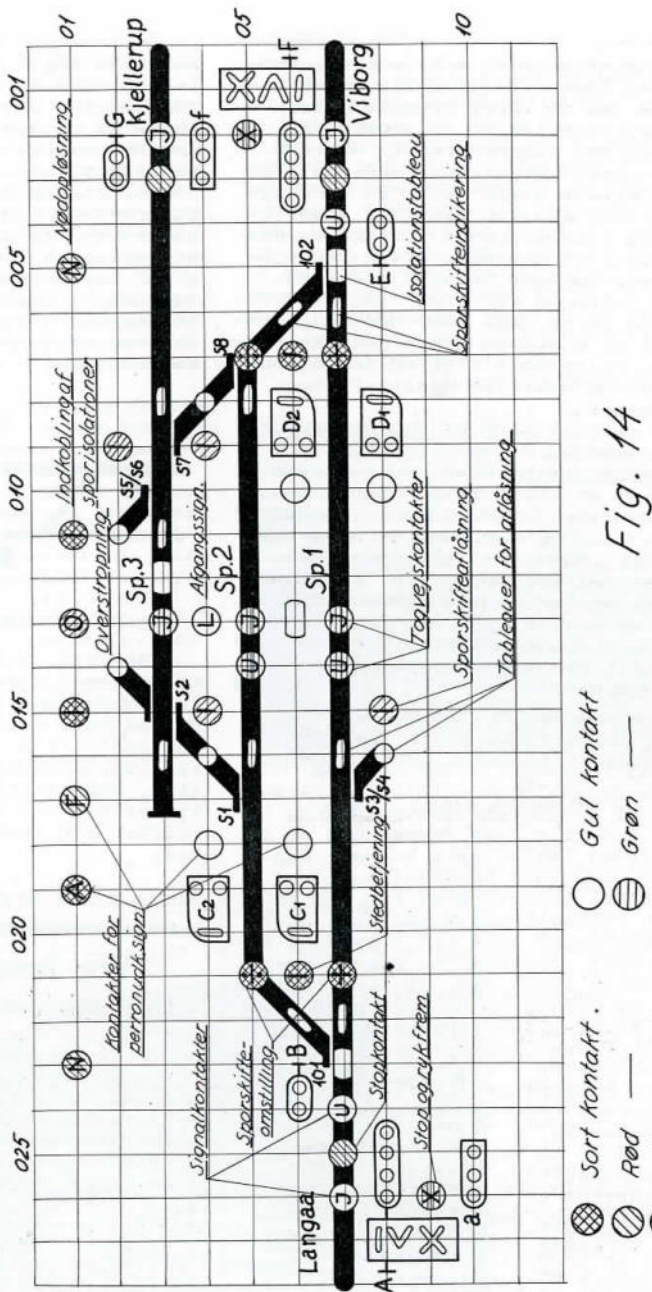


Fig. 14

på stationen på eget ansvar. Kunstig togvejsfastlægning iværksættes ved de først byggede anlæg ved betjening af en særlig blå knap med indgraveret T, anbragt ved siden af signalknapperne. Ved de nyeste anlæg sker den kunstige fastlægning ved samtidig indtrykning af den grønne kontakt og den røde stop-kontakt. Efter togvejsfastlægningen bringes signalet på "stop og ryk frem" ved indtrykning af en grøn knap med indgraveret X, placeret ved signaltableaulet. Tilbagestilling og togvejsopløsning sker ved hjælp af stopknappen.

Fastlægning af rangertogveje og tænding af de tilhørende dværgsignaler sker ved indtrykning af en gul knap i togvejens begyndelsespunkt (ved signalsignaturen) og en grøn knap (mærket R) i togvejens endepunkt, jfr. fig. 15. Dværgsignalerne går på "forbikørsel tilladt", hvis rangertogvejen er fri, og på "forsigtig forbikørsel tilladt", hvis sporet er besat af vogne. Signalerne bringes på "forbikørsel forbudt" ved samtidig betjening af den gule signalknap og en rød kontakt (indgraveret F), som er fælles for samtlige rangertogveje. Endvidere kan dværgsignalerne stilles på "signalet annulleret" ved betjening af den gule knap sammen med en ligeledes fælles sort A-knap. Rangertogvejenes begyndelsedel og slutdel opløses hver for sig efter rangertrækkets passage. Sker rangeringen ikke til togvejens endepunkt, iværksættes togvejsopløsning enten ved, at der stilles en ny togvej ud fra det pågældende spor, eller derigennem, at den røde F-knap indtrykkes sammen med R-knapperne i togvejens endepunkter. Rangertogvejes fastlægning markeres ved, lys i isolationstableauerne.

Fig. 14 viser placeringen af trykkontakter, tableauer og signaturer i en betjeningspult af 1954-typen, nemlig den samme, som er afbildet i fig. 1 (nr. 12/59). Ved at sammenholde foto og tegning vil De genkende de i det foregående beskrevne kontakter og tableauer. Kun en enkelt detalje

har ikke været omtalt: den gule L-knap, som er anbragt mellem persporene. Den benyttes til at tænde et perron-afgangssignal. Kvadratnettet, der er trukket midt gennem hullerne i den perforerede plade, findes naturligvis ikke indgraveret i pulten. Det tjener sammen med de påskrevne cifre til at fastlægge "længde- og breddegrad" for de enkelte kontakter og tableauer. Læg iøvrigt mærke til, at signaltableauer, hastighedsvisere og isolationstableauer er sammenbygget i dobbeltfatninger.

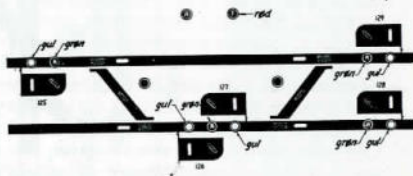


Fig.15 Betjening af rangertogveje

Som fig. 1 viser, er der under sporplånen, i pultens lodrette del, indbygget forskellige låse. Det er dels de tre nøgle-kontakter for omstilling mellem ubetjent station, holdsted og togfølgestation, dels en lås, hvori nøglen til stationens nøgleaflåsede sporskifter kan indsættes og fastholdes.

Næste gang: Relær.

## Vor læser

TIL REDAKTIONEN!



Under henvisning til MB Nyt 2, 1960, kan jeg give følgende rettelser til 2 af artiklerne: p. 38 spørges der om oplysninger om de to på midtersiderne viste motorvogne, tilhørende Trolhede-Kolding-vejen Jernbane. Den mindste af

vognene var TKVJ M1, leveret af Scandia i 1928 med en amerikansk benzinmotor af mærke Continental. Vognen var af den såkaldte Kieler-type, d.v.s. med motor og gearkasser monteret på et særligt bæreeg under vognkassen og med træk på de 2 inderste aksler. Vognen solgtes i 1950 til Holbæk Privatbaner uden motor, og er nu Høng-Tølløse HTJ C 35, jvfr. MB Nyt 1954 p. 20.

Den større af vognene er TKVJ M 2, bygget af Scandia i 1929 og forsynet med en Frichs dieselmotor på 225 hk og Siemens generator og banemotor. Vognen fik ny motor i 1937.

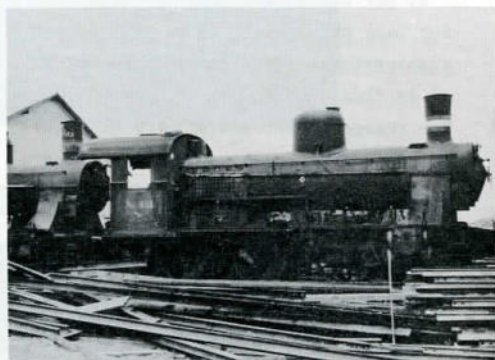
I artiklen om Hads-Ning Herreders Jernbane p. 48-49 har der indsnøget sig nogle mindre fejl. Således startede banen i 1884 med kun 2 stk. 1B tenderloko fra Hanomag og fik først senere 2 flere af samme type. I 1904 erhvervedes 3 stk. gamle DSB P-maskiner, i 1911 2 stk. 1B1 tendermaskiner fra Nydquist og endelig i 1914 2 stk. 1C tendermaskiner ligeledes fra Nydquist. Disse data fremgår iøvrigt tydeligt af min nye bog. Endelig er banens store bogielokomotiv fra Frichs fra 1952 kun på 500 hk, idet motorerne ikke er trykladede.

Venlig hilsen  
W. Bay

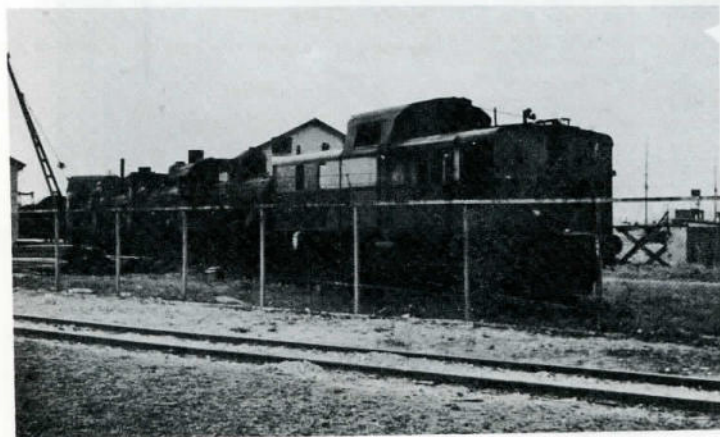
Modelbane Nyt.

Forleden dag sad jeg og læste i nogle ældre numre af Deres udmærkede blad, da jeg i nr. 1-1959 faldt over en artikel om Slangerupbanen med et par billeder af banens "prærielokomotiv" og jeg kom da i tanke om, at jeg i maj 1959 tog et billede af et af disse diesellokomotiver, som stod på en odenseansk ophugningsplads, hvor jeg iøvrigt har truffet på mange forskellige typer lokomotiver og vogne som har endt deres dage her i Odense.

(fortsættes næste side)



D 851 har kørt sin sidste tur --



Den sidste  
parade -  
KSB's M 4  
på ophugnings-  
plads i Odense

Da det formodentlig er et at de sidste billeder der er taget af dette lokomotiv, tænkte jeg at det måske kunne interessere Dem, at få billedet og jeg sender det hermed sammen med et andet bille-

de af et par D.S.B. lokomotiver, som ligeledes afventer deres skæbne.

Børge Jacobsen.

## MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

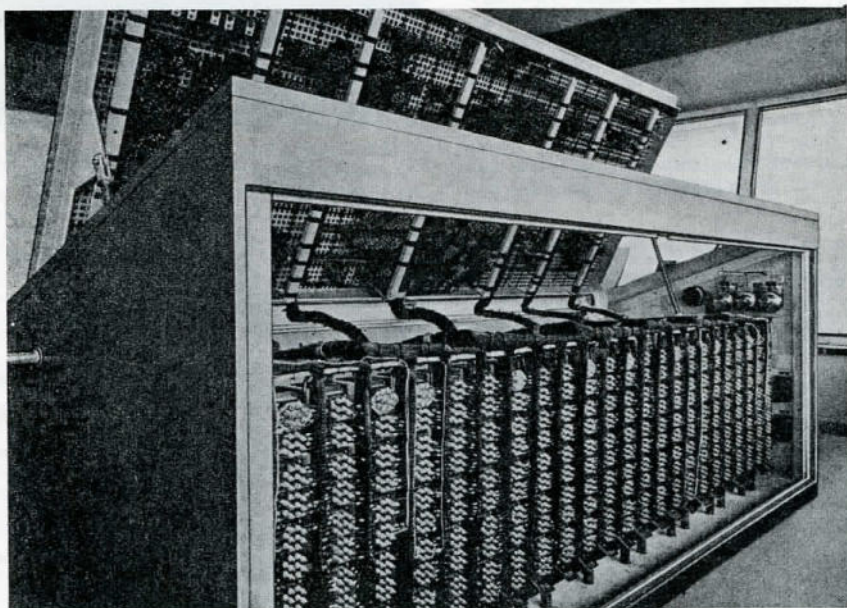
er denne gang en ældre dansk personogievogn, som sikkert vil hjælpe til med at variere udvalget i det rullende materiel på Deres modelbane.

Vi har denne gang valgt en ikke alt for lang personvogn, da vi ved, at der absolut er et behov for sådanne vogne på de fleste anlæg, da de som regel alt for skarpe kurver sætter en grænse for længden af de vogne, som kan gennemkøre

anlægget med fornøden sikkerhed.

Vi ved, at mange udmærkede modeller er blevet bygget efter MB-NYT's tegninger i tidens løb, men vi savner gode fotos af de byggede modeller og opfordrer læserne til at sende sådanne fotos ind til os (helst aftryk i 9 x 12 cm) eventuelt med et par enkeltheder om modellen.

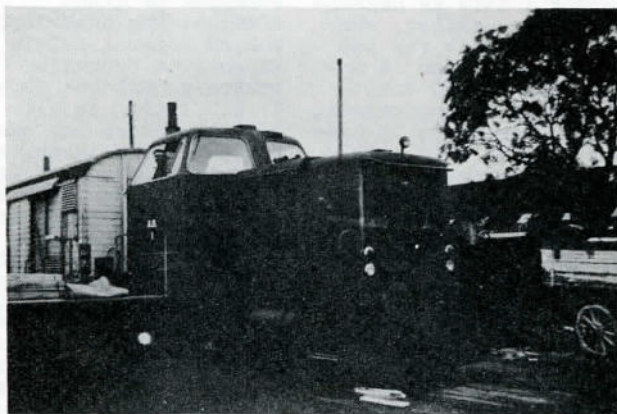
red.



ENDNU ET BILLEDE TIL SIGNALARTIKLEN - Bagsiden af betjeningspulten, hvor man ser, at hele sportavlen kan drejes op i lodret stilling for åbning af pulten (foto:DSB)



# AMAGERBANEN



AMAGERBANEN's diesellok nr.1.

Amagerbanen AB 1907-1959. Normalspor (1435 mm.)

Jeg har truffet en del mennesker, der ikke vidste, at Amagerbanen eksisterer endnu. Derfor vil jeg gøre rede for noget af banens historie i nedenstående artikel.

Amagerbanen blev åbnet for drift d. 17.7.1907 med strækningen Amagerbro station (ved Amagerbrogade) over Kastrup til Dragør, 120 km., efter sædvanlige forhandlinger om banens placering. Den endelige linieføring bestemtes af, at der langs kysten på Amagers østside ligger en del fabrikker og gartnerier. Banen fulgte Strandvejen til Kastrup og drejede derefter ind i landet for at gå sydpå og til sidst dreje mod øst til Dragør.

Banens startende trækraft var tre stk. O-B-O tendermaskiner, nr. 1-3 fra NYDQUIST. Disse maskiner, og forøvrigt også de efterfølgende, var alle tenderlokos med 12 atm. kedeltryk. De egnede sig godt til det flade landskab, de få sving og den korte afstand mellem stationerne. Som følge deraf anskaffede man

i 1908 fra samme sted en O-B-O maskine ligesom de første; den fik nr. 4. Disse fire holdt ret længe. Nr. 1 og 2 udrangeredes henholdsvis 1930 og 36. Nr. 3 henstår i remisen på Amagerbrogade med en stempelstokhatte der delvis er rustet i stykker, og en løsnet domebeklædning, som hænger på ventilen. Nr. 4 blev udrangeret i 1951 efter lang tjeneste.

Så gik nogle år med fin trafik, især på gods-området. Man besluttede da i 1915 at anskaffe endnu en maskine fra Nohab; den var lidt større end de foregående (O-C-O) og fik nr. 5. Alle disse maskiner havde kulkasse bag på førerhuset og rammevandskasse. No. 5 holdt til 1956, hvor den blev udrangeret. I 1916 købtes en O-C-O Krauss-maskine fra et ingeniørfirma på grund af 1. verdenskrig, magen til nr. 5. Det var en for Krauss typisk maskine med side- og rammevandskasse og kul i venstre kasse. Lok'et blev bygget i 1910 og ombygget i 1918. Det står endnu på Amagerbro station i remisen.

I begyndelsen af tyverne voksede

persontrafikken, og Amagerbanen, der dengang ikke var så skeptisk indstillet over for benzindrevne vogne som så mange andre baner var, anskaffede derfor i 1923 en benzinekmekanisk motorvogn, 2-akslet, som fik litra M 1. Fabrikatet var AEG (tysk). Benzolmotorerne som lå under vognulvet, var af NAG fabrikat, og udviklede 75 HK ved omkring 1000 o/m. Vognen, der havde 50 siddepladser, var i drift helt til 1957, da den blev udrangeret. Drivakslen ligger endnu på Amagerbro station; hjulene har en lidt mindre diameter end normale hjul. Så vidt jeg kunne se, havde M 1 kædetræk.

Nu fandt man ud af at købe et dieselelektrisk lok (det siges at det var det første diesellok, der kørte herhjemme). Loket ankom i 1924 og fik naturligvis litra M 2. Akselrækkefølgen var 1-1A. Lokomotivet havde to banemotorer som var fabrikeret af DIESELELEKTRISKA VAGN AB, vesterås - Sverige. Disse fik strøm fra en ATLAS solaroliemotor med 550 o/m og 150 hk. Vognkassen, som var med rejsegodsrum, blev leveret af Scandia a/s, Randers. Vægt ialt 34 t. Den blev udrangeret i 1951.

Nu vil jeg lige indskyde, at da jeg var på Amagerbro station første gang i 1957, stod lok 6 under damp i remisen; de senere gange jeg har besøgt den, har den været kold.

I 1931 anskaffedes det sidste damplok, bygget i 1923 af Henschell & Sohn, Cassel. Det var en type svarende til ØSJS nr. 7, 1-C-0, med sidevandskasser og kulkasse bag på førerhuset. (MB-nyt 10-1957). Loket blev købt fra VØ, hvor det havde nr. 22 og solgt igen til NPMB, hvor det fik nr. 3. Skorstensbåndet på maskinerne var rødt-hvidt-rødt-hvidt-rødt.

Lad os nu se på personvognene, hvoraf de fleste er fra banens start. En omtale er unødvendig; jeg bringer derfor blot en oversigt.

Af alle disse er kun E2 tilbage på AB. A2 blev solgt til OHJ; resten er ophugget. El tjener dog som skur på Amagerbro station, hvor den er

kørt ud på jorden med hjul og det hele.

D. 31.8.38 blev banens persontrafik standset på grund af bilernes fremtrængning. Man anskaffede omnibusser, som nu kører i delvis samdrift med Københavns Sporveje. På grund af krigen genoptoges persontrafikken d. 6.5.1945; men blev igen standset 31.8.47. Siden har omnibusser klareret persontrafikken, med bl.a. linier til Kastrup og Dragør. Efter persontrafikens standsnings på selve banen blev Amagerbros stationsbygning revet ned, og i stedet byggedes et stort boligkompleks. Nu er kun en lokomotivremise og en motorvognsremise tilbage; sidstnævnte bruges dog aldrig. Foruden har DSB et godsindtegningskontor i form af et mindre træhus. DSB har nemlig et forbindelsesspor fra godsbanegården over svingbroen ved Langebro.

Den 30.4.1957 blev strækningen Tømmerup-Dragør nedlagt som følge af ekspropriation, og d. 15.6.57 gik det samme vej med strækningen Kastrup-Tømmerup, så banen er nu kun 5,3 km. lang. Dette er lufthavnen til dels skyld i. Resten af banen skal nok leve videre takket være fabrikkerne langs den. Ved Kastrup station ligger en sveller tværs over skinnerne, der fortsætter ned til lufthavnsvejen, ca. 150 m.; og derpå brat holder op. Havnesporet i Kastrup bruges ikke mere.

I 1956 anskaffedes fra MaK (Maschinenbau Kiel) et Diesellok type 240 C=240 hk., akselrkf. 0-C-0. Dette fik nr. 1 og er blåmalet med røde pufferplanker, vanger og drivhjul. Det har indvendige lejer og har træk ved hjælp af kobbelstænger og et "anker". Vægt 33t. Det minder noget om DSB MH (DH 440 MB-nyt 1-1958). Nr. 1 klarer gods-trafikken morgen og aften; en "gris" (DSB lok F) henter vognene fra godsbanegården til Amagerbro station.

Lidt om godsvognene. Den første type er en åben vogn bygget af Waggonfabrick-Danzig i 1907; og

Oversigt over damplokomotiverne.

Nr.	Akselrkf.	Fabrikat	Byggeår	cyl.ø	Drivhj.ø	Slaglgd.	Tjf. vægt	udrangeret
1	0-B-0	Nydquist	*1907	300	1000	440	21,3	1930
2	"	"	"	"	"	"	"	1936
3	"	"	"	"	"	"	"	
4	"	"	*1908	"	"	"	"	1951
5	0-C-0	"	*1915	330	1050	500	31,6	1956
6	"	Krauss	1910	350	920	"	26,5	
( 7	1-C-0	Henschel	1923	380	1190	540	40,2	1938 )

NB. De årstal, der er angivet med \*, er både bygge- og anskaffelsesår.

PERSONVOGNE

Antal	Art	Litra	Nr.	Pladser	Tara	Akselafstand
2	Midt.gang	A	1-2	80	21750	Truck 11400
4	"	B	1-4	50	10865	6000
2	"	B	5-6	50	11000	6000
1	"	B <sub>A</sub>	1	16+16	11600	5500
2	"	C <sub>A</sub>	1-2	50	10000	5700
2	"	D <sub>A</sub>	1-2	Post+22	12900	6500

REJSEGODSVOGNE

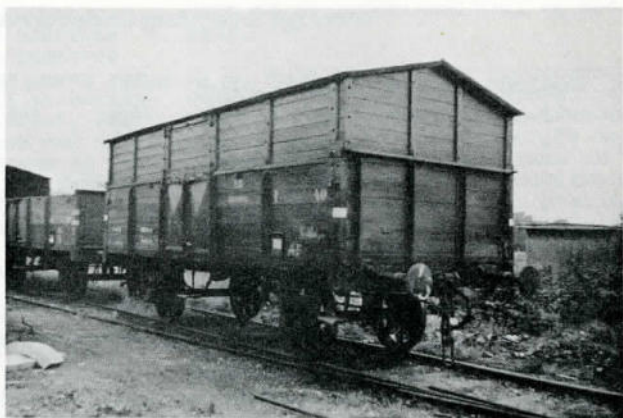
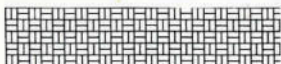
2 stk. litra E nr.1-2      tara 10350      5000 mm akselafstand



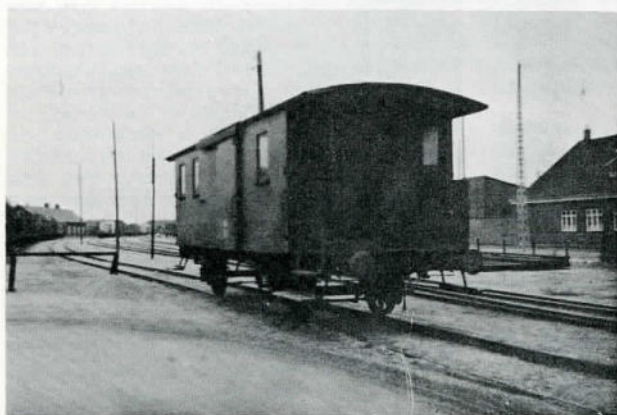
Vandtårn og remise på Dragør station



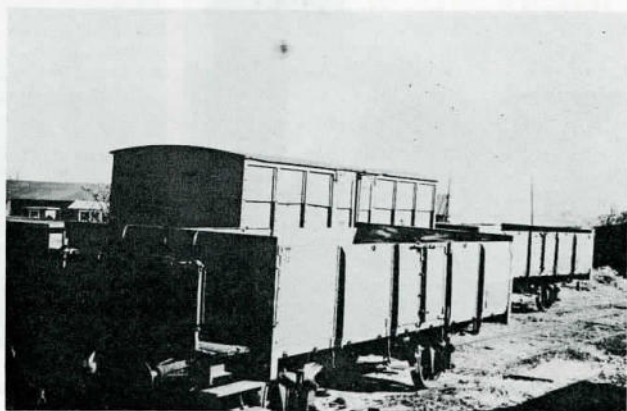
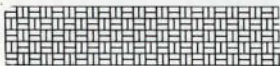
Det nye diesellok foran Amagerbro remisen



AB godsvojn I 40



AB rejsegodsvojn E 2



P-vojn på Amagerbro

har litra P med en akselafstand på 4 m. (minder meget om DSB PE). Denne vogn type er brunmalet. Den anden type ligner den ovennævnte, blot har den spidstaget overbygning. Vognen, litra I, er sort - eller brunmalet. Den tredje type er af den ved privatbanerne "klassiske" A-vogn (akselafstand 3,66 m.) Den er bygget af Scandia omkring 1915 og er med eller uden bremsehjul. Også den er brun. Fire stk. Q-vogne står fast på Amagerbro station og tjener som pakhuse.

Sporet er lagt i grus med svævede stød, og er af meget let konstruktion. Den moderne lufttrafik har delvis overvundet denne bane. Det er et sørgeligt syn for dampentusiastene, at så mange hyggelige små baner må helt eller delvis "ned med nakken". Men man må jo ikke bremse den mere moderne trafik. I driftsåret 1958-59 havde banen et ret stort overskud både ved bane- og biltransport. Dette har givet anledning til købet af store DAB-busser magen til KS' nye.

Til slut vil jeg takke hr. Ric. Andersen for velvillighed med hensyn til oversigt over materiellet og andre oplysninger.

Niels E.M. Christensen.

## NYT fra NÆR og FJERN

Kør hurtigt, men ikke for hurtigt.

I USA har en international kongres for nylig beskæftiget sig med problemet store hastigheder, og der er på kongressen kommet forskelligt nyt og interessant frem. Således fremgår det af kongresberetningen bl.a., at der på transportområdet nu mere spørges efter muligheder for at nedsætte hastighederne end for at øge dem. Dette må jo, når det tages i betragtning, hvad mennesker har ofret for at nå stadig større hastigheder, rent umiddelbart forekomme paradoksalt, men

det er ikke desto mindre rigtigt, det er nu nødvendigt at afbremse transportmidlerne for virkelig at kunne benytte dem.

Fantastiske hastigheder er eller vil fremdeles blive opnået.

Eksempelvis vil en tysk Fontonraket nå op på lysets hastighed (300.000 km/sek.), og kærneenergi vil blive anvendt til fremdrift af tog, biler, skibe og fly, som herved vil komme op på hidtil ukendte hastigheder, og det må ventes, at den franske verdensrekord på skinner, 331 km/t, vil blive slået af amerikanske atomlokomotiver.

Postraketter, som snart er klar til første forsøg, behøver kun 15 minutter fra Europa til USA!

I 1860 ansås en rejsehastighed på 20 km/t for særdeles hurtigt, men i dag er rejsehastigheder på 1000 km/t jo på ingen måde noget usædvanligt, og en hastighed på 40.000 km/t er vist, hvad der regnes for passende for de rumskibe, der måske er kendsgerninger i morgen.

Hvilken praktisk nytte er der nu forbundet med disse hastigheder?

Kongressen fastslog den kendsgerning, at den opnåelige hastighed på ingen måde kan sættes lige med den anvendelige hastighed. Denne kendsgernings betydning blev tydeligt understreget ved kongresdeltagernes drøftelser af den såkaldte økonomiske hastighed, som, hvad der konstateredes, ikke kan forøges, i hvert fald ikke væsentligt.

Med hensyn til økonomiske hastigheder har jernbanerne vist vejen, idet det er konstateres, at banerne i alle lande mod flyvemaskinens "hastighed" sætter bekvemmelighed og sikkerhed, og banernes kørehastigheder vil fremover ligge mellem 120 og 200 km/t, idet der om natten kun vil køre sovevognstog med en således afpasset kørehastighed, at der som hovedregel sikres de rejsendes en nattesøvn på 7 á 8 ti-

Mer.

Jernbanerne vil byde på komfort, moderne og hensigtsmæssigt materiel og en kørehastighed, der tillader de rejsende at nyde den natur, de passerer, at lære andre rejsende at kende, at gøre ophold, og overhovedet at leve i stedet for ganske simpelt at blive slynget gennem verdensrummet.

(Efter den italienske turistorganisation ENIT's tidsskrift: Italien).

## Anskaffelse af 10 stk. lukkede godsvogne litra HS med forskydelige sider

Hos det vesttyske firma Rhein-stahl Siegerner Eisenbahnbedarf er indkøbt 10 stk. lukkede godsvogne af dette firmas standardtype med forskydelige sidevægge. Vognene er sat i drift i begyndelsen af april 1960 og vil svarende til den nye litereringsordning få litra HS og numrene 49.900 - 49.909.

Vognene, der er 2-akslede, er ca.  $\frac{1}{2}$  m. kortere end D.S.B.'s G-vogne, og sidevæggene i begge vognsider er forskydelige, idet de er delt i to halvdele, der kan skydes ind over hinanden. Når vognen er lukket ligger begge sidevægshalvdele i plan med vognsiden, så at vognen er helt tæt.



HS-vogn med vognsiden lukket.



HS-vogn med vognsiden åben i den ene ende.

Der bliver ved denne vogn lettere adgang til vognens indre end ved en normal, lukket vogn, idet der ved forskydning af den ene sidevægshalvdel, så den dækker den anden halvdel, først kan skabes adgang til den ene ende af vognen og dernæst til den anden ende af vognen.

Godsvogne af denne type er taget i brug i en række lande, hvor det har vist sig, at de i forbindelse med anvendelsen af moderne metoder til løsning og aflæsning har kunnet give forbedringer og besparelser i godsbeholdningen. Vognene egner sig f.eks. godt i forbindelse med brugen af gaffeltrucks og håndloftevogne.

Resultaterne af den forsøgsmæssige indsats af de to nævnte vogne vil blive afgørende for, om der skal gås videre med anskaffelse af større antal af denne type.

### Hurtigst i Tyskland

Den stadig stigende anvendelse af elektrisk og dieseltrækraft har atter gjort det muligt for DB at forøge den kommercielle hastighed for en del tog.

Således er et fjerntog for første gang siden krigen kommet over 100 km. i timen, idet TEE-toget "Helvetia" over strækningen Hamburg-Basel (inkl. 7 standsninger på mellemstationer) holder 100,1 km/t. Yderligere 13 tog ligger på over 90 km/t. Særligt bemærkelsesværdigt er F-toget "Gambrinus", der over en strækning på 1106 km med 14 standsninger undervejs hol-

der 90,3 km/t.

Talgo-tog mellem Madrid og Barcelona

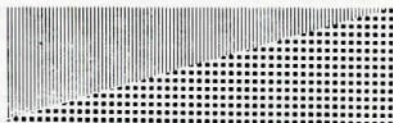
Det vil uden tvivl glæde de mange danske turister, der besøger Spanien, at RENFE nu har sat et Talgo-tog ind på strækningen Madrid-Barcelona.

Talgo-toget har i de sidste år kun kørt i fast plan mellem Madrid og Hendaye, hvor det har været stærkt benyttet, bl.a. på grund af dets store kørehastighed og udmærkede komfort.

Der vil i den nye plan blive tre afgangse ugentlig fra Madrid til Barcelona og omvendt. Turen klæres på ca. 9 timer mod ca. 12 timer med almindelige eksprestog.



## MODELBANE-tips



Denne gang bringer vi to artikler udarbejdet af firmaet "HSV"

Omformere.

Ved omformere forstår man apparater, som omdanner jævnstrøm til vekselstrøm eller pulserende jævnstrøm. Når man ønsker at benytte jævnstrøms-lysnettet til drift af en modelbane eller lignende legetøj, er det nødvendigt først at omdanne jævnstrømmen til vekselstrøm, da man ellers ikke kan anvende transformere til nedsættelse og regulering af strømmen. Til dette formål kan benyttes 2 vidt forskellige omformertyper: Motor-omformeren og Vibratoren. Hvilken slags der skal benyttes afhænger dels af formålet og dels af prisen, idet der er en ret væsentlig prisforskel og forskellen i strømforbrug vil ligeledes være af betydning. Der findes iøvrigt ikke her i landet materiel af denne art, som er godkendt til brug i forbindelse med legetøj, men der fordrer ikke godkendelse af omformere, der benyttes til demonstrationsbrug i foreretninger o.l., og der er ikke egentligt forbud mod at benytte omformere og vibratorer, de må blot ikke forhandles fra forretning uden at være D-mærkede.

Til drift af mindre modelbaneanlæg, især til foreløbigt brug, kan en vibrator gøre udmærket fyldest. Den består, kort beskrevet af en spole som får nogle kontaktfjedre til at svinge med et periodetal fra 50 til 100, de mest kend-

te med 90. Disse kontakter vender jævnstrømmen således, at den hvert sekund skifter retning ca. 90 gange og disse impulser virker på en transformere på lignende måde som vekselstrømmen. Den strøm man får på denne måde er dog ikke så "god" som den rigtige vekselstrøm, da kontakterne vender strømmen ved fuld netspænding, medens rigtig vekselstrøm opstår på den måde, at den stiger jævnt fra 0 til 220 volt og derefter falder jævnt til 0, så stiger den igen jævnt til 220 volt - med modsat fortegn og falder atter jævnt til 0. I praksis mærkes dette ikke nævneværdigt på kørestømmen til lokomotiverne eller på belysning, men den automatiske strømverder i lokomotivet og andre magnetartikler arbejder som regel dårligt på vibratorstrøm. Det skyldes at ankeret i magnetartikler som regel består af en jernplade, og den kan ikke magnetiseres og afmagnetiseres hurtigt nok til at kunne følge med ved 90 perioder, ved vibratorer med periodetal 50 er der ikke vanskeligheder.

Det hjælper altså ikke at forhøje spændingen, resultatet bliver kun at lamperne i lokomotivet brænder over. Afgangsspændingen fra en vibrator er som regel 180-210 volt og transformereens primærvikling skal svare til denne spænding.

Til større bane-anlæg og til forretningsbrug bør man benytte en motor-omformer. Den fremstilles i 3 hovedformer: "Eetanker-Omformer" med udtag på ankeret, "Eetanker-Omformer" med separat vikling for vekselstrømmen og en omformer, der består af en motor som driver en generator. Det er dog især "Eetanker-Omformerne", der benyttes, da de i begge udførelser er godt egnede til formålet, og strømforbruget er ret begrænset, - motorens egetforbrug andrager ca. 50% af totalforbruget -, det vil altså sige, at en omformer på 250 watt kan afgive ca. 100-150 watt til anlægget. Omformeren med udtag på ankeret afgiver en spænding på ca. 150 volt, og transformeren skal tilpasses denne spænding og omformeren med separat vikling afgiver 220 volt.

Af hensyn til radio- og fjernsynsstøj er det som regel nødvendigt at støjskærme disse maskiner med effektive støjkompensatorer, og bedst er det at lade en radiotekniker foretage denne montering. Når denne støjskærmning, som er lidt uden for det egentlige emne, nævnes her og iøvrigt anbefales kraftigt, er grunden den, at støjen under disse forhold er særlig slem. Ved at forbinde skinnelegemet til transformeren og der igen til omformeren, vil skinnerne virke som antenne og omformeren som en veritabel "støjsender", og det vil især være FM og TV-båndene, der vil blive stærkt generet, omtrent som med nogle typer elektriske barbermaskiner.

## Fejlretning.

Ved jævnlige brug af en modelbane undgår man ikke funktionsfejl. Slid, støv, olie og voldelig overlast vil før eller senere give kørselsvanskeligheder, og for at undgå nogle af de mest almindelige fejl, følger nedenstående klassiske skavanker, som vel enhver ny "jernbanemand" vil konstatere:

Allerede efter få timers kørsel er skinnerne snavsede, dette giver sig udslag i, at lokomotivet

kører uregelmæssigt og trækker dårligt. Skinnerne skal da renses med rensed Benzol eller Tetraklor, man bør ikke slibe med sandpapir eller smergellærred, da skinnerne ved slibning bliver ru og derfor hurtigt snavsede igen. Skinnerne skal helst være blanke, det giver mindst friktion, - det samme gælder strøm-aftageren. Også hjulfladerne bør renses jævnlige. Et nyt lokomotiv skal ret hurtigt smøres, men denne smøring skal udføres meget omhyggeligt, ellers gør den mere skade end gavn. Hvis lokomotivet under kørsel pludselig taber fart og giver en "snerrende" eller "hvæsende" lyd, er det gerne motorlejerne der skal smøres. Hvis det skramler eller piber, er det hjullejerne og koblings-tandhjulene der er tørre. Også vognenes hjullejer skal smøres, men dog sjældnere, varmen fra motoren gør olien tynd og lokomotiver skal smøres jævnlige. Der skal smøres med tynd symaskineolie eller lignende, og har man ikke en meget fin oliekanne, bør man med en stoppenål eller en tynd ståltråd påføre en lille dråbe olie på de rette steder, altså på de steder hvor en aksel drejer i et leje, aldrig på motorkul eller kommutator (den tredelte kobberskive eller tromle på motor ankeret). Hvis man spiller olie på hjulene, skal de aftørres omhyggeligt, da det ellers hurtigt vil give dårlig kørsel. Efter nogen tids kørsel vil man komme ud for, at motor-kullene er slidte, det viser sig gerne ved, at lokomotivet ikke vil starte af sig selv, men skal skubbes igang, og man kan høre en knitrende lyd, når det kører. Kullene skal da udskiftes, men selv om man ser at kommutatoren er sværtet sort af gnisterne, bør den ikke afslibes, kun renses med lidt renssevædske, den skal helst blive blank og brunlig af sig selv, begynder man først at slibe, skal man blive ved. Fejl i transformerne, kortslutning eller dårlig kontakt, kan gerne let konstateres, der imod vanskeligere rettes. Når der pludselig opstår fejl i et modelbane-anlæg, kan det skyldes transformeren, men i de fles-



te tilfælde må årsagen findes andre steder, det er sjældent, at der opstår fejl i en transformator "indefra", den oprindelige årsag vil oftest være kortslutning i skinner, ledninger eller tog. Hvis skinnelegemet er samlet, når man konstaterer kortslutning, kan man undertiden lokalisere fejlen ved at fjerne alt kørende materiel, afbryde strømmen til sporskifter, signaler og andet udstyr og sætte fuld strøm på skinnerne, (det gør ikke noget, at kontrollampen blinker i nogle minutter). Man kan så føle på samtlige skinnesamlinger og som regel finde een der varmer; skinnestykket på den ene eller anden side af dette sted har fejlen. Kan man ikke finde fejlen på denne måde, kan man dele skinnelegemet i to dele og sætte strøm på hver del for sig, man kan da se, hvilken del der er i orden og derefter afprøve hvert skinnestykke i den anden del. Man anbringer to ledninger til transformeren og sætter fuld strøm til hvert enkelt skinnestykke, når kontrollampen slukker eller blinker, er det tegn på kortslutning.

Hvis et lokomotiv reagerer ved tryk på chokeren, f.eks. ved at frontlamperne lyser stærkere, men ikke vil køre, er fejlen ikke i transformeren, men i perfekt-omskifteren i lokomotivet. Fejlen kan undertiden rettes ved at benytte håndomskifteren nogle gange. Hvis ledningerne fra tilslutnings-skinnen varmer, er der overbelastning eller eventuelt kortslutning i skinnerne. Transformernes cho-

keranordning kan, på grund af den stærke strøm, somme tider svigte, idet der kan dannes glødeskal på kontakten. Fejlen kan i de fleste tilfælde rettes ved at trykke på kanten af knappen med en negl eller en hård genstand, og lade knappen svippe op, men skal kontakten være sikker, bør man gøre det nogle gange.

Er der dårlig kontakt i skinnesamlingerne, vil dette naturligvis også give dårlig kørsel, idet lokomotivet ikke kan holde regelmæssig hastighed. Een dårlig forbindelse konstateres ved at lokomotivet langsomt taber fart fra tilkoblingsskinnen til det sted, hvor der ikke er forbindelse, og stiger i fart tilbage. Er der mere end een afbrydelse, vil toget ikke kunne køre mellem de to steder, hvor fejlen er. Ved oplægning af skinnerne, bør man derfor altid afprøve jævnlige og foretage en ekstra kontrol, inden man slutter kredsen.

Som en god regel skal nævnes, at man aldrig skal gå fra et modelbane-anlæg i længere tid uden at afbryde strømmen, en kortslutning kan opstå uden at der køres, da der i lysnetter af og til forekommer korte afbrydelser, der kan forårsage ret betydelige chok i transformerne.

Baner der benyttes i udstillingsvinduer bør ikke køre uden tilsyn i længere tid, på grund af varmeudvikling i lokomotivet er det tilbøjeligt til at sætte farten op, i hvert fald den første time.

## M A L M Ö's S P Å R V Ä G E R

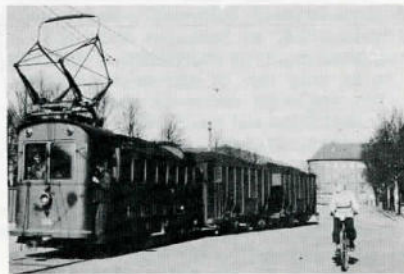
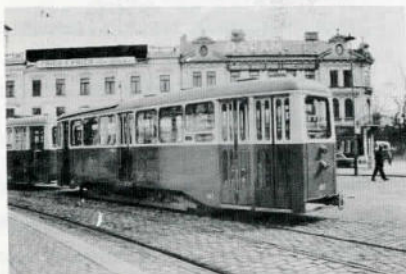
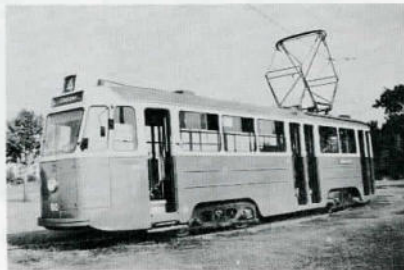
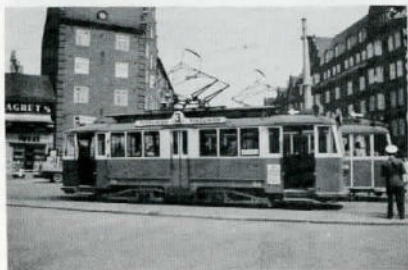
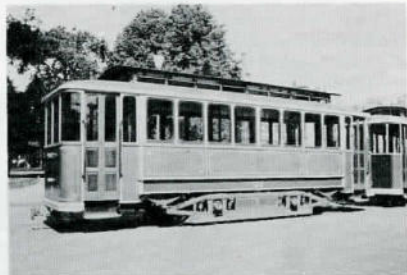
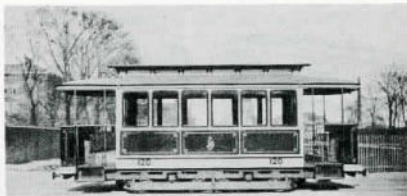
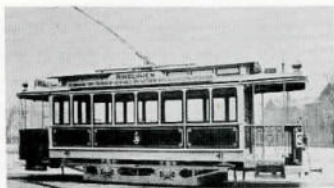
Den 28. de august i 1887 öppnades Malmös första hästspårvägslinje med sträckning från Södervärns station via Triangeln och Stortorget till platsen för nuvarande tågfarjelåget i hamnen. 1890 ändrades denna linje

till att från Stortorget gå Österut till Värnhem och fr.o.m. 1894 ända fram till Östervärns station. En särskild linje 2 fick trafikera spåret Stortorget-Hamnen. Vagnarnas antal var ursprungligen 9 men öka-

des till 25, innan man 1906-07 införde elektrisk drift. Därvid inrättades fyra spårvägslinjer. Linje 1 fick samma sträckning som förut men förlängdes ett stycke utåt Lundavägen. Linje 2 trafikerade sin gamla sträcka Hamnen-Stortorget och följde sedan med linje 1 till Södervärn, varifrån den fick ett nytt stycke ut på Ystadvägen. En ringlinje, nummer 3, startades Värnhem-Triangeln-Stortorget-Värnhem. Redan efter ett år vidgades denna ring så att treorna från Gustav Adolfs torg körde västerut till Slottsgatan och N. Vallgatan, innan de fortsatte mot Värnhem. Linje 4 gick Folkets park-Bergsgatan-Gustav Ad. torg-Fridhem. 1912-14 slutade linje 4 vid Ribersborgs badhus men förlängdes sedan från Fridhem mot Limhamn, där den 1915 nådde nuvarande ändstation vid Sibbarp. Samma år fick fyran Centralstationen till inre ändpunkt, och då trafikerades delen Gustav Ad. torg-Bergsg.-Folkets park- av en särskild linje 5, som åter försvann, då linje 1 år 1928 flyttades till Bergsgatan. Linje 6 förstärkte från 1915 på sträckan Gustav Ad. torg-Stjärnplan linje 4 men försvann då fyran 1920 fick sin nuvarande ändstation på Gustav Ad. torg. Sexan gick sedan Värnhem-Hohög åren 1924-49, varefter den ersattes med buss- trafik. Linje 7 gick morgnar och aftnar Schougens bro-Frihamnen åren 1918-49, varefter även den ersattes med bussar. Spåret från Frihamnen trafikerades dock fortfarande av den speciella spårvagn (nr. 106), som transporterar kol till Malmös gasverk. Även en linje 8 har funnits och gick åren 1928-30. Centralstationen-Triangeln-Södervärn. Den var avsedd som förstärkning åt tvåan, vilken 1936 helt nedlades och ersattes med bussar. Dessförinnan hade linje 1 förlängts flera gånger, i sin södra ända till Sofielund 1915, till Kontinentaljärnvägen 1929 och till nuvarande ändpunkt i Rosengårdsstaden 1937. År 1930 förlängdes norra grenen i Lundavägen till Rostorp. 2 maj nedlades ettan mellan Gustav Ad. torg och Rostorp, vilket innebär att Malmö nu har två förortslinjer (nr. 1 och 4) samt en ringlinje (nr. 3). Vid normal sex-

minuterstrafik kräver ettan 7 vagnar samt trean och fyran vardera 8 vagnar.

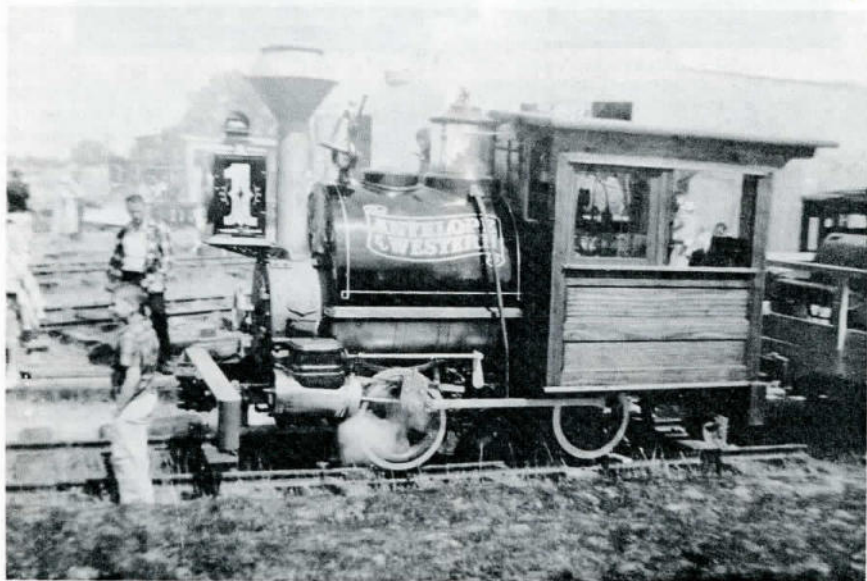
Under åren 1906-07 skaffades motorvagnarna nr. 1-37, 1908 kom ytterligare tio vagnar, och alla hade de öppna plattformar, som efter några år blev inbyggda (typ A). Nr. 48-58 (typ B) byggdes under åren 1914-18 och var ganska lika de föregående men hade något större och från början inbyggda plattformar. 1920 levererades tio vagnar (typ C) nr. 59-68 med så stora plattformar att de aldrig behövt utvidgas. Under åren 1922-32 ombyggdes nr. 1-45 av typerna A och B, så att de fick nya underrederna och betydligt större plattformar än vad typ C hade. En del av dem fick blott fyra dörrar, kallades litt E och användes på linjerna 2, 3 och 4. Andra erhöll sex dörrar, kallades litt F och kördes på den mer belastade linje 1. Nr. 46-49 blev till släpvagnarna nr. 146-149 år 1935, medan 50-58 användes på linje 7 och som arbetsvagnar tills de 1945-46 ombyggdes till typ F<sub>2</sub> med fast konduktor för linje 3. Nr. 59 och 60 hörde normalt till linje 6, medan 61-68 hade lite starkare motorer och kunde dra två släpvagnar på linje 4. 1946 fick linje 4 tio nya boggiévagnar, typ G, med nr. 70-79. Nr. 80 är av nästan samma typ och 1948 köpt från Stockholms Spårvägar. C-vagnarna blev 1946-50 alla utom en ombyggda till släpvagnar nr. 150-158. 1950-52 byggdes med utgångspunkt från gamla underrederna 20 stycken nya 2-axliga motorvagnar av typ H med skiftande nummer mellan 26 och 56. De är enkelriktade liksom G-vagnarna och har därför inte kunnat gå på linje 1, som saknade vändslinga vid Rostorp. Från den 2 maj 1957 har emellertid även linje 1 vändslingor, och nu användes blott G- och H-vagnar, medan de flesta kvarvarande E-, F- och F<sub>2</sub>-vagnar skrotats hösten 1957. Blott ett tiotal har rådats och blivit till släpvagnar nr. 160 och 170-179. Nr. 180-189 är år 1956 helt nybyggda släpvagnar avsedda att kopplas efter G-vagnar på linje 4. Släpvagnarna 121-145 alla från 1914 användes för sista gången i trafik våren 1956.



MALMÖ's SPÅRVÄGAR - fig.1. Elektrisk motorvogn, opr. udseende(1908),fig.2. bivogn opr. udseende, fig.3. ombygget motorvogn, samme vogn som fig.1., fig.4. lukket bivogn, fig.5. motorvogn ombygget til "fast konduktør"(1945/46), fig.6. bogiemotorvognstype anskaffet 1946-47, fig.7. bivogn anskaffet 1956, fig.8. spornovgnskultog på vej til gasværket. (Fotos: Bang, København, tekst: Lennart Améen, Malmö).



## Rail Mail



ENGINE NO.1 on "The Antelope & Western RR" ready for departure.

### RAILFANS - LOOK HERE!!

From Mr. Leonard Schroeder, Brisbane, California, USA, we have got this pix showing loco no.1 on "ANTELOPE & WESTERN RR". It is only one of the engines on this tiny railroad owned by some enthusiastic railfans and it is only  $1\frac{1}{2}$  miles long. However, it is a very funny one and in our next issue, we will bring a feature on this private line.

If YOU are a member of a similar "railroad society", please send us a few lines and if possible some pictures of interest. Of course we are also interested in descriptions of foreign model railways or single models and will publish it in this column.

The editor

### SUMMARY OF CONTENT

NUREMBERG TOY FAIR - part II of this feature about the novelties 1960 in mo-

del railway products.

DSB's RELÆSIKRINGSANLÆG - Danish State Railways interlocking system - part III.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - Drawing of the month - Old Danish passenger coach.

AMAGERBANEN - A suburban railway by Copenhagen now only in use for goods traffic.

NYT FRA NÆR OG FJERN - News from home and abroad.

MODELbane-TIPS - Good hints for modelers.

MALMÖ's SPÄRVÄGAR - The tramways of the town MALMÖ in Sweden, opposite Copenhagen.

---

---

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

### AALBORG MODELJERNBANE KLUB

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

### DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0  
Klublokale: Nørrebro Station  
Formand: E. Albrechtsen, 87 54 62  
Næstformand: J. Steffensen, HE 852  
Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334  
Sekretær: A. Gregersen, Raftevej 6 Lyngby.

### ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil garager på Kildemosevej.

Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46  
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40  
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.

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

### MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1, Hvidovre, Valby.  
Formand: Alf Rasmussen, Urtehaven 89, Valby. tlf. 30 06 31.  
Næstformand og kasserer: Erik Bugge, Hovedvejen 178, Glostrup.  
Sekretær: Bent Størmoose, Dansborg Allé 5, Hvidovre. tlf. 78 29 92.

### 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 HO.

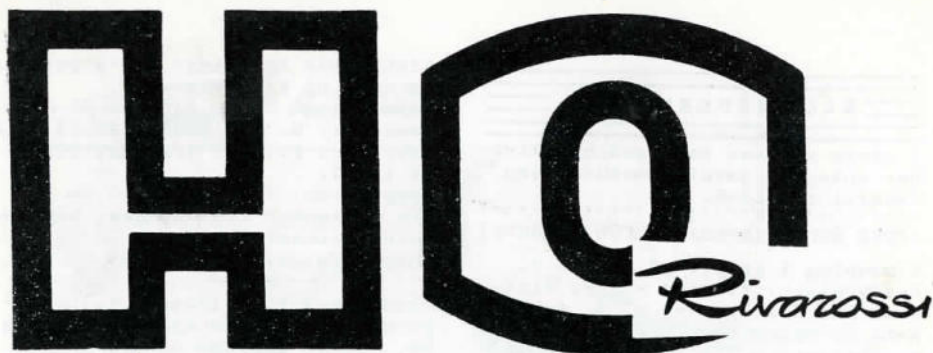
Lokale: Kastrup.  
Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

### MODELJERNBANEKLUBBEN "HO 56"

Smedegade 11, kld., Nørrebro  
Klubben bygger på et dansk anlæg i "HO/2-skinne drift", køreaften første tirsdag i hv. md. sept.-april  
Passive medlemmer optages, 15 kr. årlig, gæstekort a kr.1,50. Henvendelse. Jensen, Blegdamsvej 40, NO4998Y

---

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



— det interessante italienske modelbaneblad —

---

---

---

**TT ROKAL**

*er modelbanen for enhver!*

---

---

**HSV**

*Kvalitetstransformatorer*

**TIL ALT...**

**...OVERALT**

12 Maaneders Garanti for Fabrikationsfejl

**BEDRE OG BILLIGERE**

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

# VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

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

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

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

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

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

**OBS!** I sommertiden — indtil 15. september — giver vi 25 % rabat på ældre numre af MODELBANE-NYT.

## 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

Tlf. (01) 94 48 68



### Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.  
Medarbejdere og korrespondenter m. fl.: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, samt Kurt Wessel Hansen, 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:

Bedst mandag, onsdag og fredag kl. 9—12 på  
★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt efter skriftlig aftale.

Bladet udkommer med 6 numre om året.

Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.

Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

—o—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

København Telefonkiosker samt

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.

Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.

Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.

Kiosken, Østernørt 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.

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 Legetøjforretning.

ENGLAND:

Robert Spark (»European Railways«),

15. St. Stephen's House, Westminster,

London, S.W. 1.

FINLAND:

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

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

ITALIEN:

»Ho-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

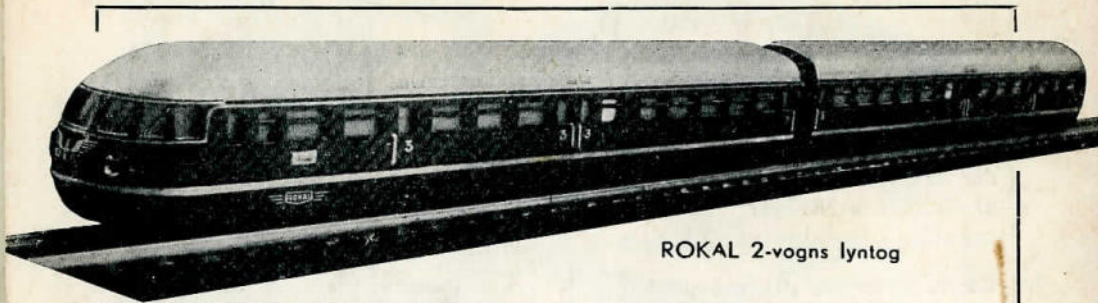
SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB.

Vasagatan 22, Göteborg C.

**Nr. 4 - 1960 udkommer ca. den 30. aug.**



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 historisk oversigt som alle „loco-spotters“ bør eje. kr. 8,25

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

*Denne længselstødt ventede bog er nu endelig udkommet, men første sending er revet væk - bestil derfor snarest, inden den bliver helt udsolgt.*

**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 nye skinnehefte.** – Kr. 11,25 – heri er de nye modelspors anvendelse også vist.

Rudolf Wollmann: **Die elektrische Modelleisenbahn** – Indb. 316 s. – 3. nybehandlede 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. 2,75 (12 nr. kr. 28,50)  
Der Modelleisenbahner kr. 1,85 (12 nr. kr. 21,00), HO-Rivarossi kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00)  
European Railways kr. 3,75 (4 nr. kr. 15,00), Model Engineer kr. 1,40 (52 nr. kr. 65,00)

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

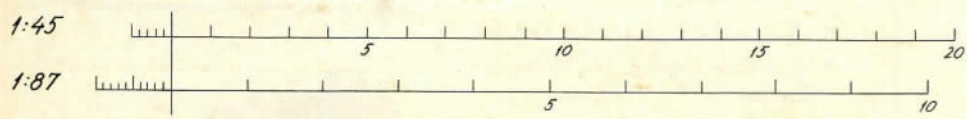
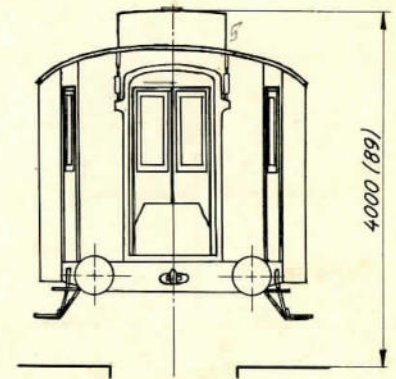
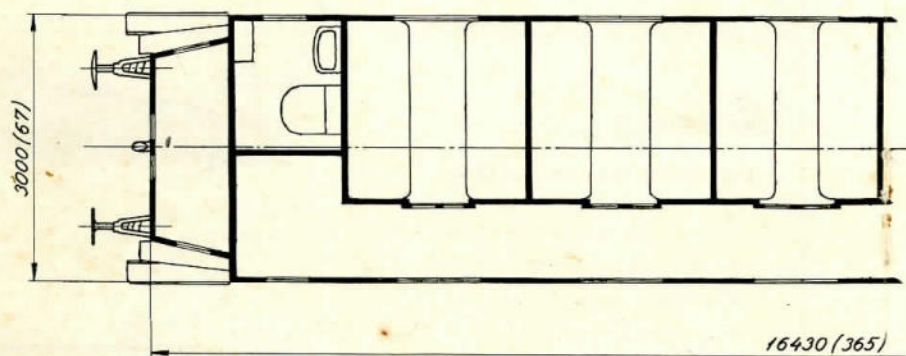
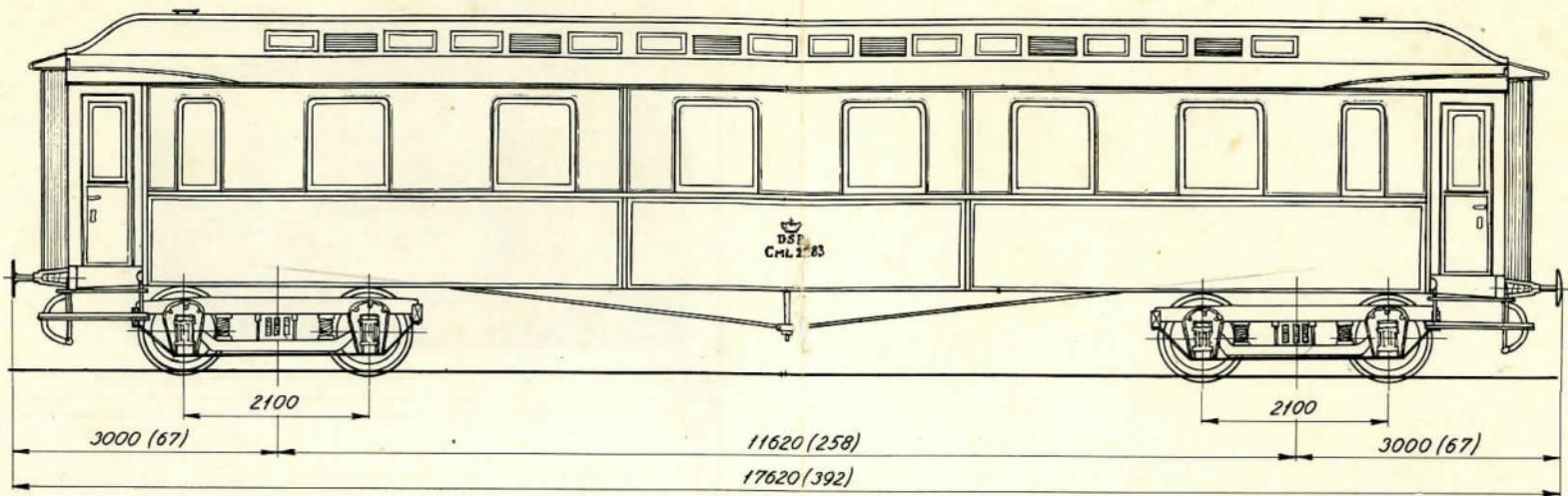
## BENT PALSDORF

POSTBOX 184, KØBENHAVN K.  
POSTGIRO 35056, TLF. \*944868

Bedste telefonid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

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





DSB's 2.kl. personvogne  
 litra CML nr. 2283, 2290 og 2291

SporHO, 1:87	Måli(): 1:45	10-6-60	H. Nielsen
--------------	--------------	---------	------------



**WIAD**

MODEL  
HUSE  
I  
TOP  
KLASSE

SKALA- & NATURTRO  
MODELLER

Generalagentur:

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

## Scenery

Det danske landskabsortiment

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

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



Kr.138.00

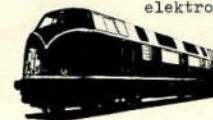
for dette dejlige Dobbelt Diesel-lokomotiv.  
Stort udvalg i reservedele til lokomotiver. Model-huse i samlesæt og fardigsamlede, bl. a. FALLER - Heljan - Airfix - G-0 - Remo - Wiad. Løse dele for modelbygning, for eks. træer, døre, vinduer, murstens-papir, stakitter, figurer.

A/S MARTIN PEDERSEN Gammel Kongevej 36

-- SENDES OVERALT PR. EFTERKRAV --

A/S MARTIN PEDERSEN Gothersgade 29

Märklin eller Fleischmann katalog kr.2.00  
transformatorer fra kr.28.-  
elektrodele til alle formål



Diesellokomotiv  
byggesæt kr.72½  
samlet kr.88.-

**MÄRKLIN**