

FOR ALLE JERNBANEVENNER!

The World of Model Railways
af Joseph Martin

Denne nye jernbane- og modelbanebog er både spændende og instruktiv og indeholder garanteret noget af interesse for ENHVER blandt MB-NYT's læsere.

Den indeholder 24 sider fotos på kunstryk-papir og 8 sider i FARVER foruden over 100 illustrationer på selve tekst-siderne.- Det hele for kun kr. 13,50

MIBA - MODELLBAHN STRECKENPLÄNE - 90 forskellige detaljerede modelbane-forslag - store og små. **Den skal De købe!** Kr. 5,75

W. Bay: **Locomotives of the Private Railways of Denmark** (49 fotos) **kr. 18,00.** - Denne bog bør De købe, medens den endnu kan fås!

TT-GAUGER'S HANDBOOK - Amerikansk hobbybog for TT-folk med masser af skalategninger af lok, vogne, bygninger og sporplaner 48 s. kr. 7,25

ODIN & ROESKILDE - Det store flotte 88 siders billedhefte med danske lok og motorvogne før og nu. Kun 10 kr. (plus porto). DSB's DAMPLOK 1847-1959 En interessant historisk oversigt udarbejdet af eksperter. (Den supplerer »Odin & Roeskilde«) kr. 8,25.

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).

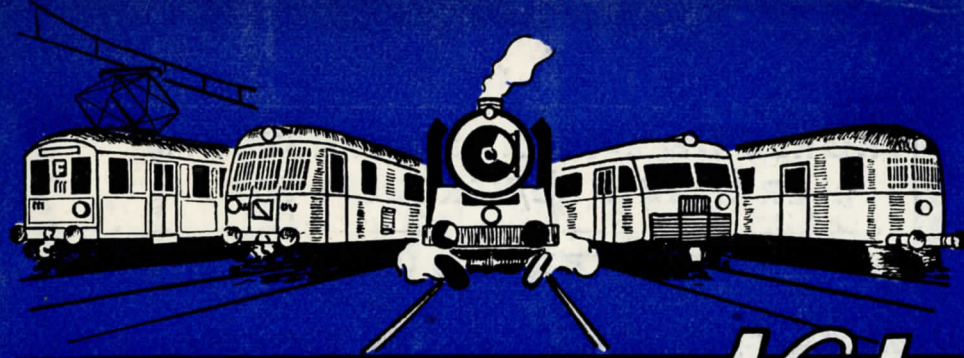
BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.

POSTGIRO 35056, TLF. *944868

Bedste telefoniid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade beses. Åben onsdag & torsdag 16-17³⁰, fredag 14-20, lørdag 10-14.

EMIL KRISTENSEN - KØBENHAVN



MODELBANE *Nyt*



6

9. ÅRGANG NOVEMBER-DECEMBER 1960

PRIS

2 50

KØRER DE 2-SKINNE/JÆVNSTRØM ELLER 3-SKINNE/VEKSELSTRØM

Det danske
MY-lokomotiv
uovertruffen i
styrke og kvalitet
Kr. 104,50

Vil De køre DANSK og
forlanger De KVALITET?
Svaret bliver i begge tilfælde:

LONG

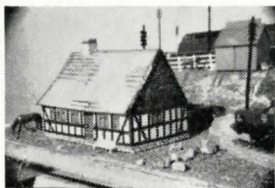
LONG

Skotterupgade 5
København N

Det righoldige
skinne- og vogn-
sortiment ses
i kataloget hos Deres
forhandler

GIV LONG-TOG SOM GAVE HELE ÅRET.

MODELHUSE str. HO

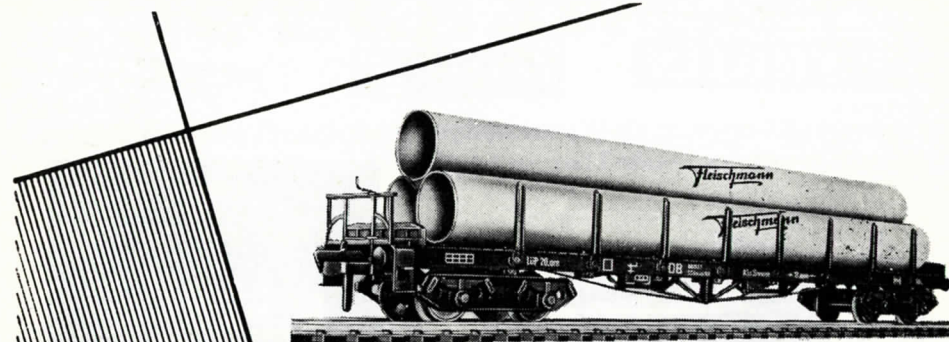
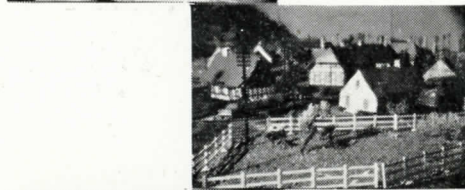


Ebbesen

Skårup, Fyn — telf. 235.
Giro 84191



Ebeltoft rådhus	0,75 kr.
Bornholmsk røgeri	0,35 "
Erichsens gård	0,75 "
Rønne, Bornholm.	
Troense skole	0,65 "
Tåsinge.	
Garveriet	0,85 "
„Den gamle By“, Aarhus.	
Bod	0,50 "
Davinge vandmølle (3 ark)	2,25 "
„Den fynske Landsby“, Odense.	
Sortebro kro (2 ark)	1,60 "
„Den fynske Landsby“, Odense.	
Hjeddning mejeri	0,40 "
Vestjylland.	
Katterød hospital	0,60 "
„Den fynske Landsby“, Odense.	
Apotheket	0,85 "
„Den gamle By“, Aarhus.	
Sprøjtehuset	0,25 "
„Den gamle By“, Aarhus.	
helt sæt (12 huse)	9,60 "



Skinnetransportsvogn efter DB's type
SS1mas 53 med drejelige støtter.
Bestil nr.1498

HO

Fleischmann

NU

i butikkerne

VOLLMER

HOVEDKATALOG 1960 ER NU KOMMET!

Komplet med tillæg (overledningsmateriel)
og prislister med dansk tekst: 1.25 kr.

Fås hos alle førende legetøjs- og hobbyhandlere.

.....

Vau-Pe

modelhuse

vil blive ligeså populære!
Spørg Deres forhandler

Engros/Agentur:

WALTHER BERG

SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI



HØJBJERG (AARHUS)

MÄRKLIN**FALLER****Fleischmann**
HO

Nyhed! El-motor med snekkedrev velegnet til montering i byggesæt og modeller 12.75

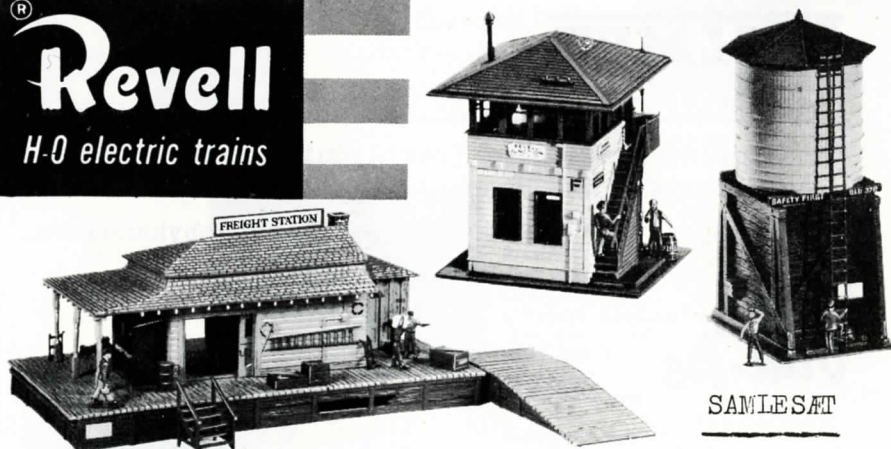


Dobbelt diesellok, kun kr.73.- Røgudvikler for lok og industrianlæg samme lok, men enkelt kr.49.- til såvel 14 som 19 volt anlæg
Vi har et utal af løsele til modelbaner. - nu modelmaling i dåse til 1,00. Vi er specialister i el-artikler, lad derfor os hjælpe Dem specielle el-problem. Alt sendes overalt pr. efterkrav.

Godthåbsvej 36, F. MARTIN PEDERSEN A/S Gothersg. 29, K.
GO 6203 BYen 1062

Vau-De **Liliput** **VOLLMER** Long **Revell**

Revell
H-O electric trains



SAMLESÆT

T 9020 godsstation i 3 farver m. figurer kr.19,85
T 9004 kommandopost i 3 farver m. fig. kr.11,75
T 9005 vandtårn i 3 farver med 2 figurer kr.11,75

Katalog sendes mod tryksagsfrankeret svarkuvert.

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

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBALEBLAD

9. ÅRGANG
November-December 1960

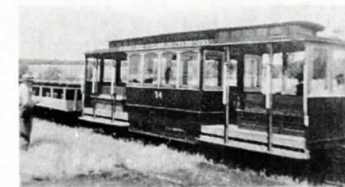
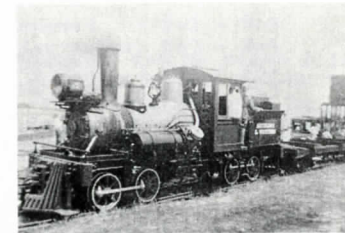
TISSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDER

Særtog holder klar til juletrafikken

Mange tak for Deres brev, og kopierne af Deres lille magazin, som interesserede mig umådeligt. Sproget, eller rettere stilen, og indholdet. Jeg sagde sproget. Jeg har lagt mærke til at dette har forandret sig betydeligt siden 1910, og så mange udenlandske ord og vendinger er krøbet ind i det danske sprog. Og indholdet. Først forundrer det mig at så mange mennesker har som en hobby, jernbaner og damploco. Ja her er der også meget af den slags. Damp er nu en saga blot, den sidste linie her var en smalsporet minebane i Death Valley, som for nogle år siden gik over til diesel, med kun et damploco i reserve, og den standser nu om nogle få uger. Trist! og den eneste tilbageværende bane vil så være den i

"Disneyland". Men, sidste søndag var jeg i (nær) Roseville. Roseville er et meget stort jernbanecenter på Southern Pacific. Her støder 4 linier sammen for derefter at gå op over bjergene til Reno og østpå, og banegården er en 7-8 miles lang, og her er der en stump jord, som ekspederer så mange som 4000 vogne i døgnet. Og her er der så nogle rail fans (fanatics), ledet af en elektrisk entreprenør, ved navn Val Wilmonder, som i løbet af de sidste 12-13 år, har skrabet en del materiel sammen til sporvidde 3 eng. fod og anlagt en "circle line" 1½ miles lang, og den begyndte den dag. Jeg vedlægger nogle billeder derfra. Det er utroligt hvad den mand har fået fat på. Loco 1 kom fra et teglværk, og blev fisket ud af en vandfyldt grav. Nr. 8 er en

Her foto nr. 8 og 2 og nedenunder foto 7 og 1 fra den morsomme amerikanske bane.



VORT FORSIDEBILLEDE -

viser det nye Mx 1001-lok til DSB leveret fra Sverige. Loket står klar til afgang i spor I på Helsingør station, og på spor II står Mo 1807. (New dieselenigine class Mx ready for departure on Elsinore station). Foto: John Hansen.

Veisler, læg mærke til at cylin-
derne er i V form, lige foran før-
erhuset, og de driver hjulene
igenennem axler på langs, loco hvil-
ler på bogies, og disse maskiner
kan trække tog opad en stigning
på 1-lo og om kurver som et gade-
hjørne, der er 3 typer, Veisler,
Climax og Clay. Disse locos blev
brugt i skove, miner og lignende
på midlertidige spor, og lavede et
forførdeligt spetakel. Han har og-
så en Clay, men den var endnu ik-
ke kommet. 7 viser 3 loco, et kom fra

2000 at få det sendt herop og der-
til 5000 at få det repareret. En
femte maskine var lige ankommet
fra Alaska og var i remisen. Af
vogne var der en flad vogn med sæ-
der, en passagervogn som havde væ-
ret en restaurant og en kabel-
spurvogn fra S.Francisco (1). Og
han søger at få nogle vogne fra
Death Valley. 2 er mig selv, og
3 og 4 er en gammel lærer nær 80
år gammel, som kom med sin nye og
unge hustru; og som fik æren af
at køre det første tog. Han var

central america, kostede 200 plus

(fortsættes side 154)

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

STORRØBING
STATION

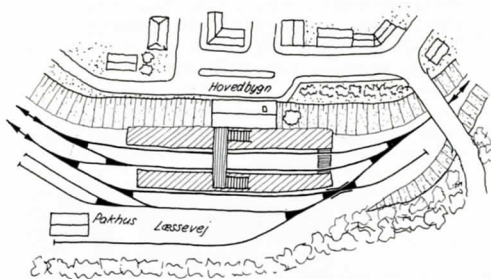


Fig. 1

Vi vil i dette og det følgende
nummer af MB-Nyt bringe byggebe-
skrivelse af hovedbygning, vare-
hus, perroner og overgangsbros på
en mindre købstadsstation. Beskri-
velsen er for spor 0; de medføl-
gende tegninger svarer til spor
HO, og De får i dette tilfælde,
hvor det drejer sig om huse,
dimensionerne i spor 0 ved at gange
tegningernes mål med 2.

Den geografiske og trafikale
baggrund for stationsanlægget er
følgende:

I den lille provinsby Storekø-
bing afgrænses en stiklinie fra en
enkeltsporet hovedbane. Stiklini-
en fører ind til en større køb-
stad. Stationsterrænet er gravet
ind i siden af et højdedrag, på
hvis ryg byens hovedgade løber.
En plan over området er vist i
fig. 1.

Højdeforskellen mellem stati-
onsterræn og gade er 11 cm (5 m);
dette giver os lejlighed til at
bygge huset ind i skråningen, så-
ledes at underetagen ligger i
perronhøjde og overetagen i gade-
højde. Endvidere bliver det herved
naturligt at udforme forbindelsen
mellem de to perroner som en over-
gangsbros i højde med 1.sals gulv.
Modelpublikummet passerer fra sta-
tionsforpladsen ind i den kombi-
nerede forhal og ventesal og derfra
ud på overgangs broen, som har en
trappe ned til hver perron. På 1.
sal findes endvidere stationskon-
tor med billet salg og rejsegods-
ekspedition; endvidere huses her
en kiosk. I underetagen findes
rejsegodsopbevaring, toiletter,
fyrkælder og relærum for sikrings-
anlægget.

Stationens varehus er belig-
gende ved lassesporet. Det har to
porte mod sporet og to mod lasse-
vejen. I den ene ende af huset
findes et kontor.

Stationsbygningen.

Stationsbygningen
er opbygget af 4 mm krydsfiner.
Den sammensættes af to gavplader,
to facadeplader, to tagplader samt

(fortsættes side 143/44)

MB-NYT



De nye Sporvogne



Vognene er 19,1 m lange, 2,2 m
bredde og vejer 20,5 tons.hver.
Hver vogn har 36 siddepladser og
119 ståpladser ialt 155 pladser.

802 på linie 2's endestation, Brønshøj.

KØBENHAVNS SPORVEJE Type 801.

I tilknytning til omtalen i sid-
ste nr. af KS nye spurvognstype,
bringer vi her nogle supplerende
oplysninger samt en serie nye bil-
leder.

De nye vogne bliver bygget af
Waggon Fabrik Uerdingen, Werk Düs-
seldorf, med elektrisk udrustning
fra Kiepe. De har 6 aksler og 2
motorer på hver 100 kW.

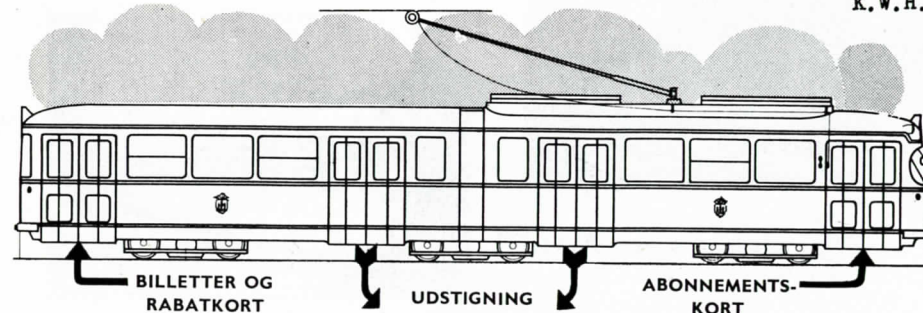
801 - 802: cremefarvet med grønne
striber.
803 - 804: røde med grå striber.
805 - : gule med grå striber.

Ankom hertil:

August : 801 - 802
September: 803 - 805
Oktober : 806 - 811
November : 812 - 813

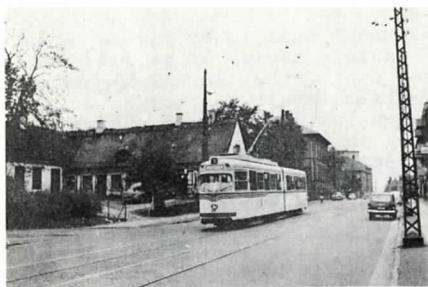
Første nye vogne på Linie 5, 19/9
Første nye vogne på Linie 2, 19/10

K.W.H.



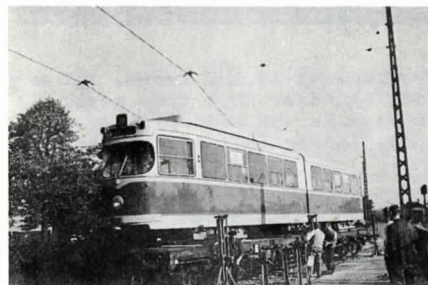
1960

133



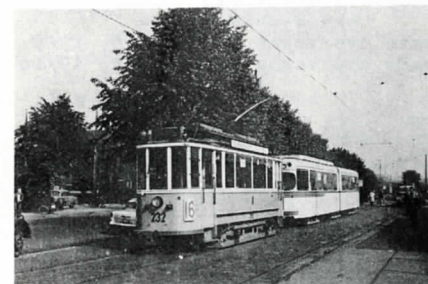
805 fotograferet ved Nørrepøft station.

802 på Brønshøjvej.



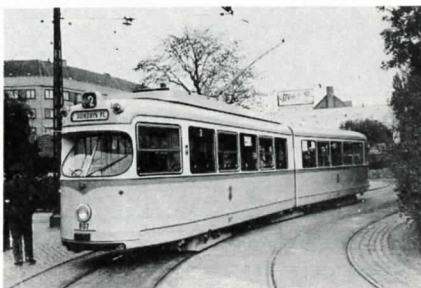
804 på linie 5's endestation i Husum.

803 fotograferet under aflæsningen ved Lygten.



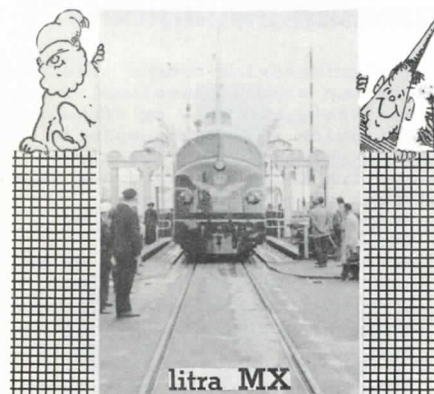
807 på linie 2's endestation i Brønshøj.

802 trækkes bort ad Lygten ved Farumbanens station.



FOTOS: Jan Walter

Danske Statsbaners nye lokomotiv



Søndag d. 25. september kl. 8,14 ankom, med færgen "Helsingør" det første nye Mx lokomotiv til D.S.B. fra NOHAB i Trollhättan. D.S.B.'s ledelse, med generaldirektør P.E.N.Skov i spidsen, modtog Mx.eren i Helsingborg, efter ankomsten til Helsingør gik maskinen til remisen for klargøring og diverse ting blev monteret, bl.a. blev fløjten udskiftet, herfra gik den til spor 1 og afgik kl. 8,58 som særtog til København.

John Hansen
Hg.- Mjk.

Døre og sidevinduer er ikke forsænkede.

MX har kun to ventilationsgitre i hver side.

Tagventilator findes ikke på MX.

Man har lagt stor vægt på støjdemping af loket såvel indad- som udadtil, bl.a. er der indført en ny udstødningslyddæmper.

Maskinens data er iøvrigt:

Vægt tjenstfærdigt: 88,4 t.

Akseltryk maks.: 16 t.

Totallængde: 18,3 m.

Bogiers akselafstand: 3,4 m.

Oliebeholdning: 2800 l.

Kedelvandsbeholdn.: 2800 l.

Maksimal hastighed: 133 km/t

(kan øges til 150 km/t)

Motor: GM type 567 C

12 cylindre, 1425 HK

Pris: 1,4 mill. dk.

Der skal som bekendt leveres ialt 45 MX maskiner. Det første bliver her på Sjælland, de to følgende går til 2. distrikt, hvorefter 1. distrikt får de næste 19 stk. som leveres inden sommerkøreplanens ikrafttræden. 2. distrikt får de resterende 23 stk. inden sommeren 1962. Snart begynder også leveringen af de 80 MH-maskiner, hvoraf de første går til Jylland. Derfor, dampentusiaster: Ud og fotografer! Om et halvt år er der ikke mere damp på de sjællandske hovedstrækninger! Lad MB-nyt se nogle gode billeder! Nord- og Kystbanens trofaste S-maskiner hører til de første, som må vige.

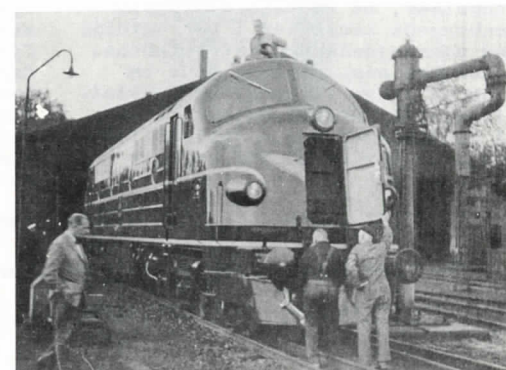
red.

Som det fremgår af billederne, har MX-eren stor lighed med MY-lokomotiverne. Ved nærmere eftersyn viser der sig dog bl.a. følgende forskelle:

MX er 0,6 m kortere end litra MY.

Bogierne er af en ændret konstruktion med mindre akselafstand. Det midterste hjulsæt i hver bogie har mindre diameter end de yderste og er forsynet med skivebremser.

Klargøring ved remisen.
Fotos: John Hansen.



(fortsat fra nr. 3/60)

Relæerne.

Vi definerede i 1. artikel (6/59) et relæ som en elektrisk betjent kontakt, hvormed der kan skabes afhængighed mellem forskellige strømlob. Sådanne afhængigheder kan også etableres på anden vis, f.eks. ved hjælp af radiatorer eller transistorer; til jernbansikringsanlæg anvendes dog endnu næsten udelukkende relæer.

Den relætype, som modelbyggeren er mest fortrolig med, er nok telefonrelæet. Gamle telefonrelæer anvendes jo i vid udstrækning til modelbane-sikringsanlæg, og da telefonrelæer også finder en vis anvendelse i rigtige sikringsanlæg, ser vi først lidt på dem. Telefonrelæer findes i to former: fladrelæer og rundrelæer, navngivet efter magnetkernens form. Ved begge typer består relækontakterne af bronzefjedre, der ved ankerets bevægelse presses mod eller fra hinanden. For at spare kontaktfjedre sammenbygges de enkelte slutte- og brydekontakter, hvor strømløbene tillader det, til sammensatte kontakter, f.eks. skifte-, slutte-slutte- og slutte-før-bryde-kontakter, se fig. 18. Hvis De har i sinde at opbygge et sikringsanlæg med gamle telefonrelæer, må De tage disse sammenbyggede kontakter i betragtning ved udarbejdelsen af strømløbene. Telefonrelæer monteres side om side på lange skinner, og tilslutningsledningerne loddes direkte på kontaktfjedrene, - spoletilledningerne dog på et par særlige loddefliger.

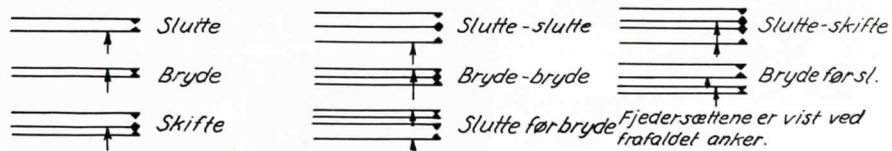


Fig. 18. Eksempler på kontaktkombinationer til telefonrelæer.

I sikringsanlæg bruges telefonrelæer kun som hjælperelæer. I alle manøvre-, kontrol- og afhængighedsstrømløb anvendes specielle sikringsrelæer, som er konstrueret ud fra følgende krav, der ikke opfyldes af telefonrelæer:

Relæerne skal kunne have et stort antal kontakter. Relæerne skal være lette at udskifte.

Ledningstilslutningen skal være ensartet uanset kontakttallet. Relæerne skal kunne bryde ret stærke strømme.

Til gengæld betyder størrelsen og prisen ikke så meget ved sikringsrelæer som ved telefonrelæer.

De stillede krav er blevet imødekommet ved en speciel konstruktion af sikringsrelæernes kontaktsystem. Ved telefonrelæer dannes kontakten ved, at een eller to sølvnitte på kontaktfjedrene presses mod een eller to tilsvarende nitte på nabofjedrene. Der er altså eet kontaktssted eller to parallelkoblede kontaktssteder. Ved sikringsrelæer dannes kontakten ved, at en sølvpind presses mod sølvnitte på to forskellige kontaktfjedre og derved danner forbindelse mellem disse. Der bliver således to serieforbundne kontaktssteder, og afbrydning sker følgelig med dobbelt hastighed og mindre forbrænding. Konstruktionen tillader større kontaktvandring og giver mere luft mellem kontaktfjedrene, således at disse kan føres ud til tilslutningsklemmer (skruer) på relæets dækkasse. Fjederparrene kan endvidere principielt anbringes i et hvilket som helst antal under hinanden; man har dog ikke fundet det prak-

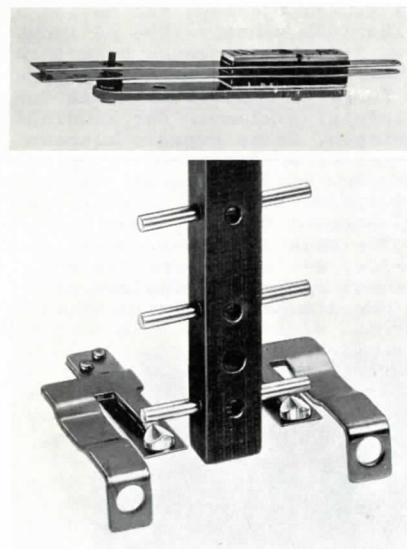


Fig. 19. Telefonrelækontakt og sikringsrelækontakt.

tisk at bygge relæer med mere end 20 kontakter.

Som tidligere nævnt baserede DSB sine første relæanlæg på anvendelsen af forhåndenværende relæer, nemlig DSI's relæ type RA, som var blevet anvendt i elektromekaniske sikringsanlæg. Relæet, der ses på fig. 20, har to hovedbestanddele: Magnetsystemet, bestående af en trådspole med en indre magnetkerne og et ydre magnethus, der begge lader sig magnetisere af spolen og derved tiltrækker et anker, og kontaktsystemet, som er monteret foran på magnethuset. Kontaktsystemet er opbygget af en fast og en bevægelig del. Den faste udgøres af en række kontaktstøtter, som parvis er fastskruet på en isolationsplade. På kontaktstøtterne, der er forsynet med gevind for ledningstilslutning, er kontaktfjedrene fastnittede. Fjedrene bærer kontakt-nitter af sølv. Kontaktsystemets bevægelige part er en lodret lejret messing-lineal, hvorpå der med isolationsstof er fastspændt en række vandrette kontaktstave, også af sølv. Linealen løftes ved

ankerets tiltrækning, og hver kontaktstav kommer derved til at slutte eller bryde forbindelsen mellem et sæt kontaktfjedre. Kontaktfjedre og -støtter er justeret, således at alle stave når, henholdsvis slipper kontaktnitterne på een gang. Linealen er gjort så tung, at de kontakter, der er sluttet ved frafaldet anker, de såkaldte brydekontakter, får et passende kontaktryk (ca. 25 g.pr. fjeder). Relæspolen må til gengæld være så kraftig (have så mange vindinger), at den dels kan løfte anker og lineal, dels kan give relæets sluttekontakter et tilsvarende kontaktryk.

Af sikringsrelæer må man foruden det foranvænte kræve, at kontaktsystemet er indkapslet og dermed beskyttet mod støv og beskadigelser, og kontakterne skal endvidere trods indkapslingen være synlige og tilgængelige for afprøvning. RA-relæerne blev derfor indbygget i en plexiglas-kasse med aftageligt låg (og omdøbtes forøvrigt til RAP).

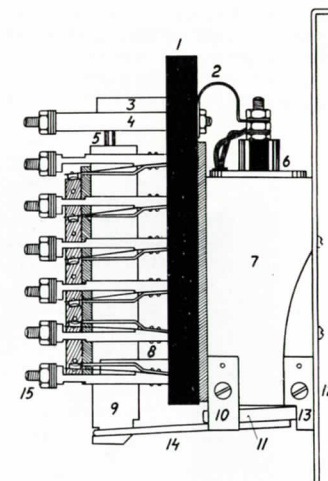


Fig. 20. Centralapparatrelæ type RA. 1: Bundplade f. kontaktsystem 3: Tapleje 4: Spoletilslutningsklemme 5: Styretap 6: Magnetspole 7: Magnethus 9:Lineal 10: Ankerstøp 11: Anker 15: Kontaktstøtte.

I denne skikkelse fremstilledes relæerne i tre størrelser med henholdsvis 6, 10 og 20 kontakter.

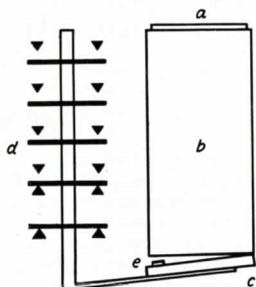


Fig. 21.
Princip for
RA-relæet.

RAP relæerne var kun en midlertidig løsning, selvom de efter forbedringer virkede tilfredsstillende. I 1953 havde man udviklet den nuværende relætype, der også bygges i tre størrelser:

- RC med 6 kontakter
- RD med 10 kontakter
- RE med 20 kontakter

Ved disse relæer udgøres den bærende del af en bakelit-dækkasse. Bagtil i kassen sidder det meget simple magnetsystem, og fortil er uafhængigt heraf linealen lejret i uopslidelige nylon-lejer. Kontaktstøtterne med kontaktfjedre og -nitter er fastgjort i dækkassens låg; når låget sættes på, sky-

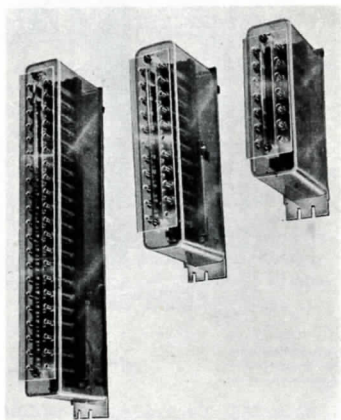


Fig. 22. Sikringsrelæer type RAP.

des kontaktfjedrene ind mellem de tilhørende kontaktstave på linealen. Kontaktstøtternes befæstigelseskruser er ført ud gennem låget og fungerer således samtidig som tilslutningsklemmer for ledningsmontagen. De to øverste klemmer på relæet er forbeholdt tilslutningerne til relæspolen; de bærer naturligvis ingen kontaktstøtter men derimod to blik, som, når låget er påsat, klemmer mod et par fjedre, der er monteret nede i kassen, og hvortil spoleenderne er ført. Låget har i midten en

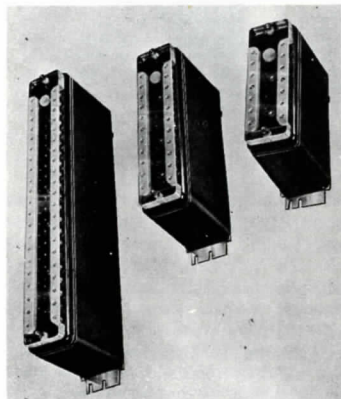


Fig. 23. Sikringsrelæer type RE, RD og RC.

spalte, hvorigennem man kan iagttage og afprøve de enkelte kontakter. Når ledningsmontagen er udført, lukkes spalten med et gennemsigtigt plexiglas-låg, der tillige dækker over tilslutningsklemmerne. Når dette dæksel er påsat og plomberet, har man sikkerhed for, at ingen piller ved kontakter eller ledningstilslutninger. Relæet lukkes bagtil med en jernplade. Denne har en flig, som tjener til ophængning af relæet i relæstativet. Forneden er pladen forsynet med en række udskæringer, hvis antal og placering varierer med relæets kontaktbesætning. Hvis udskæringerne passer ned over tilsvarende stifter i relæstativet, har man - også efter

(fortsættes s. 146)

Hvære læser!

MB-Nyt er gennem det sidste år udkommet med store forsinkelser. For at dulme læsernes tålmodighed og for måske at retfærdiggøre redaktionen lidt, skal vi her fremsætte en forklaring.

Besværlighederne begyndte, da bladets trykkeri skiftede lokaler og som følge heraf måtte indstille arbejdet midt under trykningen af nr. 6/59. Da man kom igang igen, var juletravlheden begyndt, hvorved udgivelsen forsinkedes yderligere. Nr. 1/60 blev således fra starten "klemt" af julenummeret, og der skete nu tilmed det kedelige, at en forsendelse med halvdel af opsætningen til nr. 1 gik tabt, således at arbejdet måtte gøres om.

Vi kom på denne måde et par måneder bagud. De kan så spørge, hvorfor vi ikke forlængst har indhentet denne forsinkelse. Af to grunde: For det første medfører den stærke beskæftigelse og mangel på kvalificeret arbejdskraft, at vort trykkeri så vel som byens øvrige offset-trykkerier har svært ved at opfylde kundernes tidsfrister endstige indhente forsinkelser. Det forhold har MB-Nyt desværre ingen indflydelse på. Den anden årsag er for lidt arbejdskraft i redaktionen. Udgivelsen af MB-Nyt er som bekendt et hobbyarbejde, og bladets redaktør, der hidtil har måttet trække hovedparten af læsset, skal jo også ind mellem redaktionsarbejdet have tid til at tjene til føden. Redaktionen er imidlertid nu blevet udvidet med 2 faste medarbejdere, og vi skulle derfor fremtidigt kunne undgå redaktionelle forsinkelser, ligesom der skulle blive tid til lidt mere kælen for tilrettelæggelsen af stoffet. Vi gør i denne forbindelse opmærksom på reglerne for indsendelse af breve m.m. til bladet:

Læserbreve besvares personligt, når svarporto vedlægges.

Forsendelser til MB-Nyts redaktion adresseres: Modelbane-Nyt, Ny Kongensgade 11.

Vi modtager meget gerne artikler og andet materiale fra læserne, men beder Dem dog, før De går igang med en større artikel, om at sende os et par ord af hensyn til stoffets tilrettelæggelse. Vi går ud fra, at nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til rådighed for bladet.

Indsendte foto-positiver (aftryk) skal helst være i størrelserne 9 x 12, 6 x 9 eller 9 x 9, aftrykkene skal være skarpe og ikke for mørke.

Indsendt materiale returneres kun, såfremt dette udtrykkeligt forlanges. Fotoaftryk, der har været anvendt i bladet, lader sig af tekniske grunde ikke tilbagegive, men vi godtgør naturligvis Deres udgifter til kopiering, hvis De da ikke foretrækker at låne os negativet.

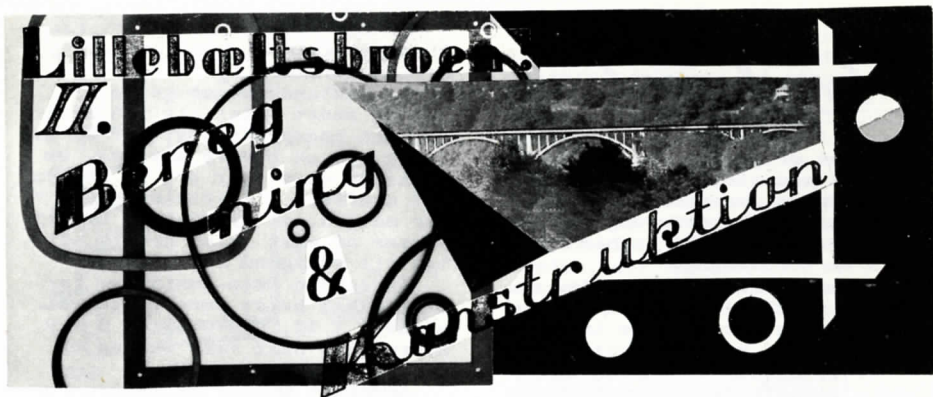
MB-Nyt.

Julegave
fra DSB



MB-Nyt har af DSB fået overdraget uddelingen af en del af de gamle høje linieringningstelefoner med to klokker. Apparaterne, som naturligvis har den kendte grønne "DSB-kulør", er i fineste stand. Da vi formoder, at der er flere Liebhaber end telefonapparater, og da vi gerne vil fordele apparaterne så retfærdigt som muligt, beder vi eventuelle interesserede om at sende et par ord til MB-Nyt om, hvad de agter at benytte telefonerne til. Det turde være unødvendigt at tilføje, at telefonerne ikke under nogen omstændigheder må afhændes mod betaling. Apparaterne foræres som sagt bort; der kan dog blive tale om en mindre udgift til fragt og emballage.

K.W.H.



fortsat fra MB-Nyt nr. 4/60.

Da loven om broens bygning var vedtaget, lå vejen åben for brokonstruktørerne. De kunne indenfor de fastsatte rammer boltre sig, som de havde lyst til og give fantasien frit spillerum.

Til at vurdere de indkomne projekter nedsattes en komité, som bl.a. bestod af Danmarks berømte brobygger, professor Anker Engeland, og daværende banechef Flensborg. At finde frem til en broform, der harmonerede med de smukke omgivelser var en af komitéens vigtigste og nok vanskeligste opgaver.

Der indkom mange forslag, bl.a. de i fig. e viste. Øverst er afbildet en hængebro spændende over tre åbninger (1). Under denne ses en contileverbro, der ligeledes spænder over tre åbninger (2). Disse to forslag forkastedes - ikke på grund af deres udseende, men fordi de blev for kostbare i forhold til broer med fire strøm-

piller. Af forslagene med fem broåbninger diskuteredes særligt to næsten ens forslag (6 og 7). Forskellen mellem de to projekter lå i strømpillernes udformning. Ved det ene forslag er de ført helt op til brobanens underside, mens de ved det andet afsluttes en meter over vandlinjen.

Valget faldt efter megen overvejelse på konstruktionen med de høje pilleskafter (6). Begge forslag var udarbejdet på D.S.B.'s tegnestuer.

I det følgende gives en kort beskrivelse af broens opbygning.

Inndeling i længderetningen:

Hovedbroen, d.v.s. broens stålkonstruktion, der spænder fra landpille til landpille, er 825 m. Hovedbroen er tilsluttet dæmningerne ved en række betonbuer med spændvidder fra 35 - 40 meter. Totallængden af tilslutningsfagene er på Fyn og i Jylland henholdsvis ca. 138 og 240 meter. Broens samlede længde er nøjagtig 1177,80 meter.

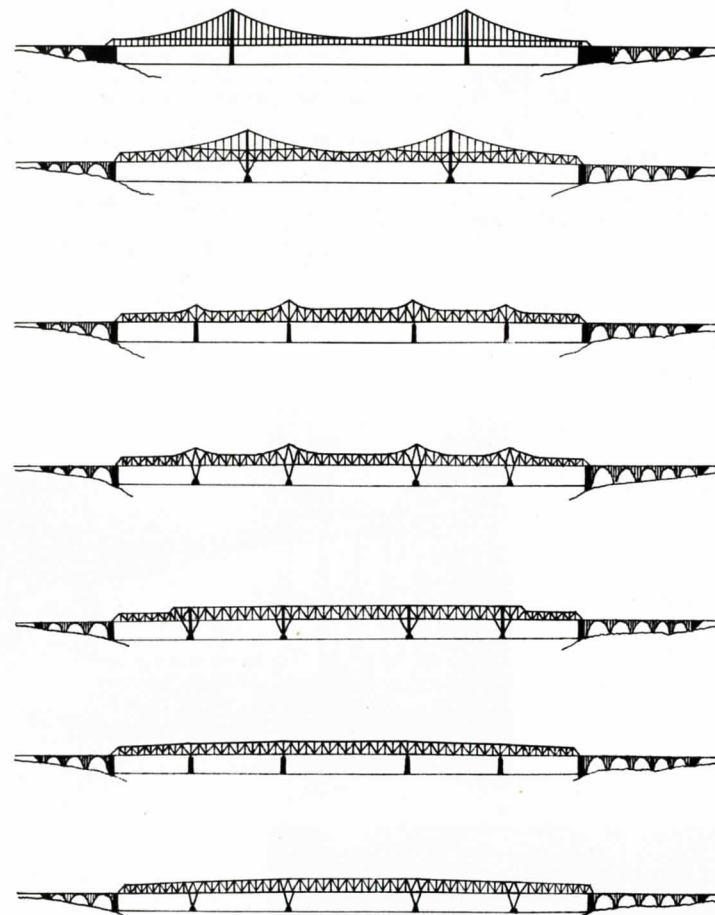
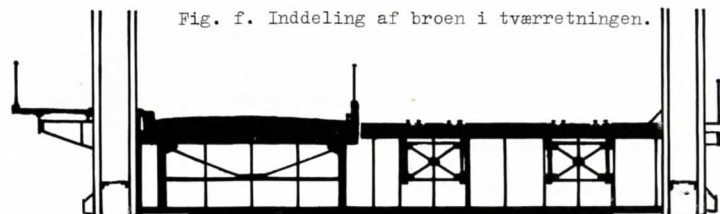


Fig. e. De overvejede broprojekter.

Inndeling i tværretningen (fig. f):

I broens østside er indenfor hoveddragerne anlagt dobbeltspor. Yderste spor ligger 3,5 meter fra broens yderkant. Sporens indbyrdes afstand er 4,25 meter. Det inderste spor ligger ca. 2,5 meter fra en betonrippe, der skiller jernbane fra kørebane.

Kørebane er 5,60 meter bred. På den østlige hoveddragers yderside er understøttet et betonfortov, der understøttes af stålkonsoller. Afstanden mellem hoveddragernes midter er 16,50 meter.

Kurt Wessel Hansen

KONTAKT

MED LÆSERNE!



Til Modelbane-nyt!

Jeg tillader mig herved at sende en tegning, et par billeder samt en beskrivelse af en "Old-timer", som måske kunne have interesse for nogle af MB-nyt's læsere.

Det drejer sig om A/S Blåkilde Mølle's private specialvogn litra ZC 500308.

Vognen, der endnu står på Hobro station, er for et par måneder siden ud-rangeret af DSB's vogn-park (derfor er påskrif-terne overmalede, som det fremgår af fotografierne)

Af denne vogntype fandtes der oprindeligt 4 stk. (Nr. 500305-308). Vognene er alle bygget af Scandia, således at nr. 500305-307 er bygget i 1890 og 500308 i 1909.

Foruden disse "små" vogne ejer Blåkilde Mølle endvidere en vogntype af samme udseende, men noget større (nr. 500301-304). Dog har disse faste låg over vognkassen,

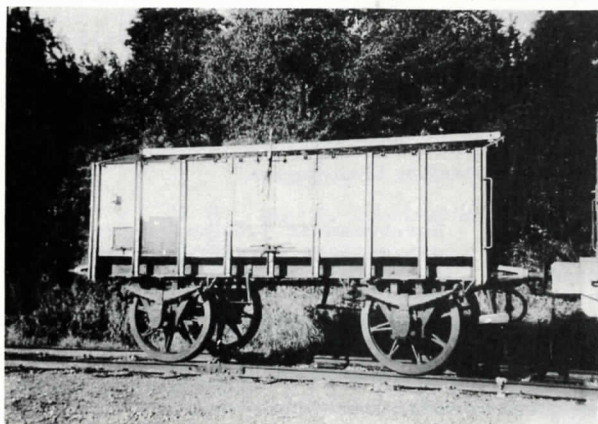
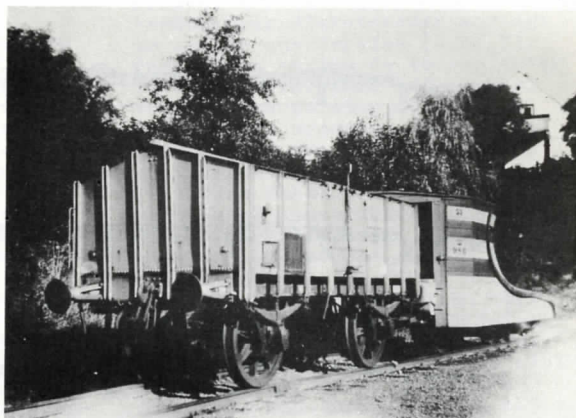
mens de øvrige har en planke fra endevæg til endevæg til støtte for presseningsdække.

Tilbage til 500308.

Vognen havde oprindeligt en akselafstand på 2,7 m og kunne derfor kun befordres i tog med største hastighed 45 km/t, men sådanne tog findes der ingen af mere, derfor blev akselafstanden for nogle år siden forøget til 3 m, så vognen kunne befordres i 60 km's tog.

Vognens data er iøvrigt:

Last 6 t.
Bdf. 11,2 m²
Tara 7700 kg.
Hjemsted: Hobro



Endvidere er der på-malet: A/S Blåkilde Mølles Fabrikker, Hobro (hvilket endnu står på vognen).

I vognen måtte der befordres ben, horn, kløve, læder-, filt- og fjeraffald samt benfedt i fustager.

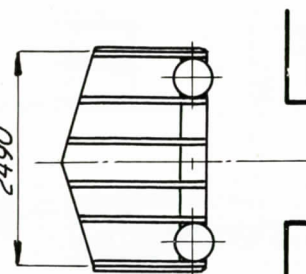
Venlig hilsen
B. Sundahl.



MB-NYT

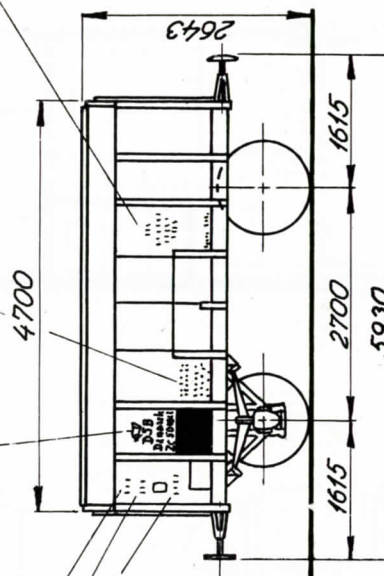
A/S
BLÅKILDE MØLLES
FABRIKKER
HOBRO

Hjemsted: HOBRO
2490



Må befordre
ben, horn, kløve,
læder-, filt- og
fjeraffald samt
benfedt i fustager

DSB
Danmark
Zc 500308



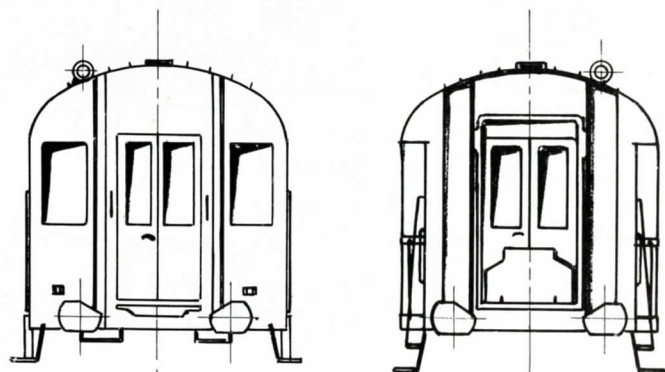
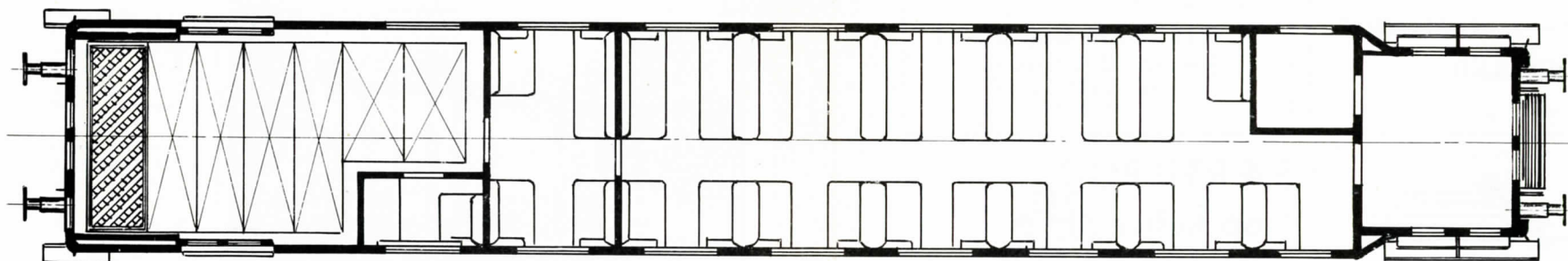
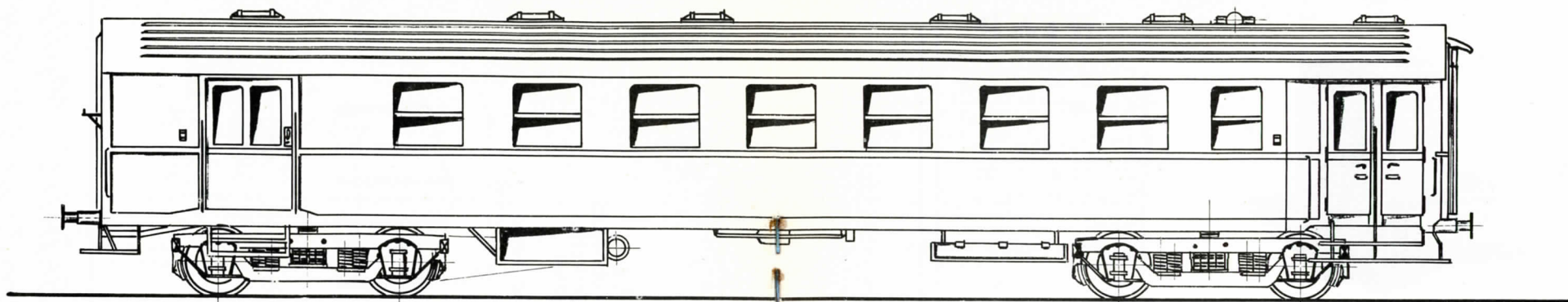
Last 6 t
Bdf. 11,2 m²
Tara 7700 kg

A/s Blåkilde Mølle
litra Zc nr. 500308

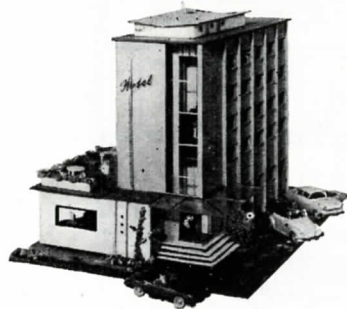
1:87

Spør HO 6/1060 B. Sundahl, J.M.

Farve: Sølvgrå



<i>DSB^s Bogiepersonvogn Litra CLE 1599</i>			
<i>Tegnet</i>	<i>A. Hansen</i>	<i>Dato. 28-10-60</i>	<i>1:1 HO.</i>



WIAD

WIAD er altid
aktuel

WIAD-huse er
afstemt i de
rigtige far-
ver

WIAD LIGNER !

Forlang det nye katalog hos Deres forhandler

SKALA- & NATURTRO
MODELLER

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A, København, K.
Telf. 9117 - 9118

JOTOFLEX



har DE brug for
hele året --
.....

Massive messingskinnestreng kr. 1,15 pr. m.
JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 4,50
JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 5,75
løse dele til sporskifte (h. el. v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

• 66 hefter 
• for kun 46 kr.!!

- 2 fra årg. 1952, 7 fra 1953,
- 9 fra 1954, samt de komplette
- årgange 1955, 1956, 1957, 1958
- Tilbudet gælder kun til 30. 1. 61

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

EUROPEAN RAILWAYS

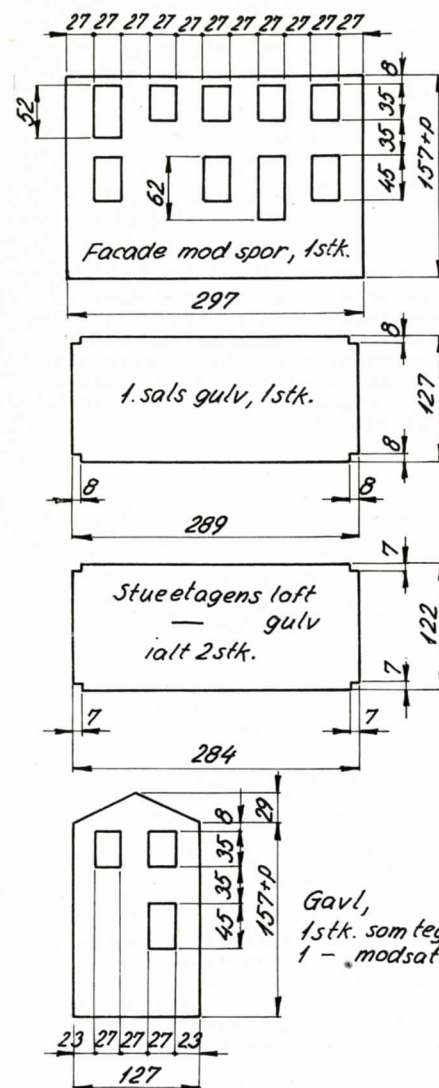
v. Robert Spark, London

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, Postbox 184, Kbh. K



p = perronens højde over
terren
Materiale: 4mm krydsfiner

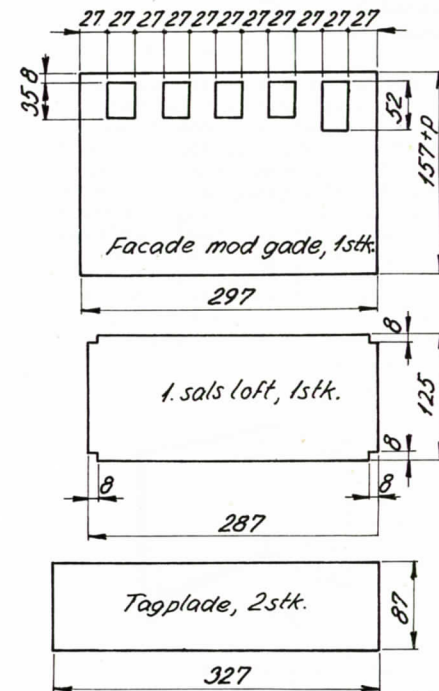


Fig. 2

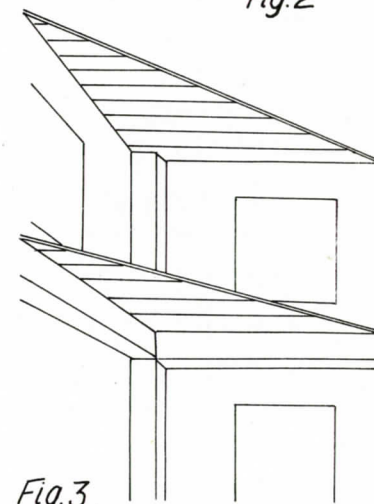
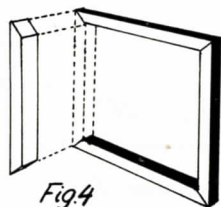


Fig. 3

STOREKØBING STATION

(fortsat fra side 132)

et gulv og et loft for hver etage. Yderkonturer, vinduer og døre opmærkes, og delene udsaves med løvsav (NB: Vinduer og døre udkæres efter den yderste linie på tegningen). Efter afretning af de savede kanter kan sider og gavle samles ved limning og eventuelt stiftning, idet hjørnerne indvendig forstærkes med 8 x 8 mm lister. I sals gulv indsættes og fastlimes i højde med dørenes underkant. Samlingen forstærkes med 8 x 8 mm lister på undersiden (fig. 3).



Betonbjælkerne i facader og gavle og vinduesindfatningerne kan nu pålimes. Hjørnesøjlerne og etageadskillelsen er af 10 x 3 mm liste, vinduesindfatningerne af 3 x 6 mm liste (fig. 4).

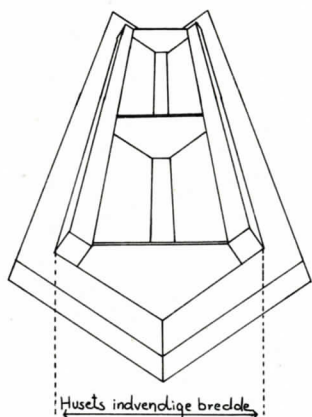


Fig. 5a

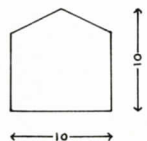
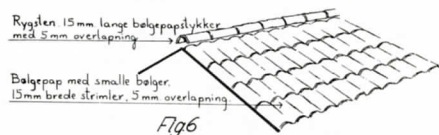
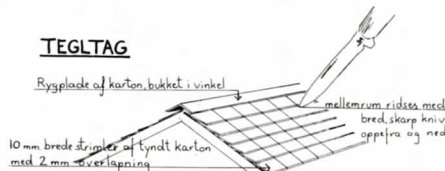


Fig. 5b

Tagfladerne slibes i profil og samles efter fig. 5 med 3 spær og en støtteliste under tagrykken. Delene limes og sammenholdes med gummi bånd under tørringen. Taget skal tækkes med teglsten eller skiferplader. Fremstillingen heraf fremgår af fig. 6.



Skorstenen udkæres af en træklods og fastlimes, idet tagbeklædningen først er skåret væk med et barberblad på det pågældende sted. På endekanterne af taget fastlimes vindskeder af 2 x 6 mm liste.

Vi er nu nået så vidt, at vi kan male tag og sider udvendigt. Tagbeklædningen gives et tyndt lag sort eller teglrød plakatifarve (skifer- henholdsvis tegltag). Vindskederne kan passende stryges med mørkegrøn eller hvid syntallak. Vinduesindfatningerne og betonragerne incl. sokkelen males beton-

farvet, d.v.s. med mat lysegrå plakatifarve eller plastikfarve. Forinden må dog facade- og gavlfladerne være "udmuret" med røde eller gule sten eller være pudset og kalket. Murstensmur efterlignes på følgende måde: Først stryges siderne med mat brunrød eller mørkegul farve (vandfast). Dernæst markeres fugerne med hvide tuschstrøger. De vandrette strøger trækkes med 2 mm afstand; de lodrette fuger, der jo er forsat en halv sten for hvert skift, anbringes med 8 mm afstand.

Besider De ikke tilstrækkelig tålmodighed til at trække de mange strøger, kan De pudse murene med en blanding af plastikmaling i den ønskede farvetone og 10-20 % pulveriseret pimpsten. Vi har pudset vort hus mørkerødt, men mulighederne er jo mange. Skorstenen kan "mures" eller "støbes" i beton.

Vi må desværre stoppe her. Næste gang tager vi fat på indbygningen af vinduer og indmad.

I.N. & K.W.H.

MOROP-KONGRESSEN i Salzburg 8-13 oktober 1960

I sin indledende tale udtalte Morops præsident Fücksel mindeord om afdøde P.E. Clausen.

Ungarns optagelse i sammenlutningen blev enstemmigt vedtaget.

Man drøftede muligheden af at sammenslutte foreningerne af jernbanevenner med modeljernbane-foreningerne. Til drøftelse af dette emne vedtog man at nedsætte et udvalg, der til næste år skal afgive beretning. MOROP må da evt. skifte navn.

Det blev besluttet, at hvert land skulle oprette et kartotek over landets modelbanepublikationer.

Man anbefalede deltagelse i den 8. internationale modelbyggerkonkurrence, der formentlig afholdes i Bad-Schandau.

Danmark erklærede sig villig til at aftage for 20 DM. plakater, men foreslog spørgsmålet udsat, indtil det er afgjort, om MOROP skal skifte navn næste år.

Arbejdet med et udkast til et fælles medlemskort fortsættes. Det skal anbefales medlemmerne at købe MOROP-emblemet.

Det pålagdes hvert land at udsende en fortegnelse over sine modelbaneanlæg.

Fücksel ønskede ikke genvalg som præsident. I stedet valgtes Siegwart fra Schweiz med aklamation. Fournereau, Frankrig, og

Bellingrodt, Tyskland, blev vicepræsidenter. J.Steffensen og Fücksel udnævntes til æresmedlemmer.

Som værtsland for 1961 blev Italien (Como?) foreslået. 1962 Tyskland og i 1963 evt. Frankrig. I 1964 Holland.

Teknisk udvalg. "Der Modelleisenbahnen" har 500 sæt af de gældende normer til gratis uddeling, 500 andre beror hos Staegemeir (Retur-porto må vedlægges).

NEM 004/005. Symboler for sporplaner/elektriske strømskemaer. Fastsættelse af entydige og letfattelige symboler er svære at opstille og man vil derfor i det kommende år opstille en sammenligning mellem de forskellige europæiske landes signalformer.

NEM 112. Kurveradier og sporafstande. Bladet er stadig ikke i sin endelige form og en total omlægning af stoffet foretages til næste år.

NEM 125. Dobbelt hjertestykker. Koblinger. Dette blad omarbejdes totalt.

NEM 351. Holdere til koblinger i sporvidde HO, har ikke været behandlet i år, men forsøg fortsættes og ses gerne udvidet.

Dagbog over fester og udflugter:

Fredag d. 9/9. Folkskunstgruppe sang og dansede om aftenen i Hohensalzburgs våbensal.

Lørdag d. 10/9. Om formiddagen var der udstilling på banegården af typiske el-loko og et par nyere personvogne. Om aftenen afholdtes fest med middag og dans på hotel Pitter.

Søndag d. 11/9. Rundtur med ØBB. Salzburg-Bischoffhofen-Stainach-Irdning-Bad Ausee-Bad Ischl-Attnang-Puchheim-S. Turen foretoges i 2 sammenkoblede elektriske 3-vognstog. I Bad Ischl havde vi et 5-timers ophold, der benyttedes til spisning og til at bese den smukke gamle by samt til ture med en svævebane.

Mandag d. 12/9. 1) Bustur til Kaprun. I store busser kørte vi gennem Bad Reichenhall og Zell am See til Kaprun, et stort vandkraftværk i nærheden af Grossglockner. Det var en smuk og interessant tur; vi nåede op i over 2000 meters højde og passerede anlæggets 2 store kunstige søer. En del af vejen foretoges med en tovbane med indtil 86 % stigning.

2) Tur til Hallein med besigtigelse af saltminerne, hvis gange går helt ind under den tyske grænse. Bagefter besøgte det berømte slot Hellbrunn.

Tirsdag d. 13/9. Med bus kørte vi mod øst til Wolfgangseen og fulgte dens sydlige bred til Strobl. Derfra videre til S.Wolfgang, hvorfra vi med tandhjulsbanen kørte op på Schafberg. Banen er kun 5,8 km. lang, dens max. stigning er 25,5 %. Med et BLT-loko, der skyder en vogn, tager turen godt en time. Nedturen foregår med stadig brug af modtryksbremsen. På hjenturen kørte vi forbi Mondsee og fulgte meget nær den nu nedlagte Salzkammergutlakkalbans linieføring.

Under hele kongressen afholdtes i "Festspielhaus" en international modeljernbaneudstilling. Foruden et arbejdende anlæg sås en meget righoldig samling af både store og små modeller samt en mængde fotografier visende både ØBB's rullende materiel og strækninger.

Deltagerne har al mulig grund til at være tilfreds med kongressen, og vi skylder arrangørerne vor bedste tak.

D.M.K.

DSB's RELÆSIKRINGSANLÆG

(fortsat fra s. 138)

en eventuel udskiftning af relæet - garanti for, at den pågældende plads i stativet udfyldes af et relæ af den rigtige type.

De her beskrevne relætyper med 6, 10 og 20 kontakter danner grundelementet i statsbanernes relæsikringsanlæg. Herudover er der til særlige formål udviklet en lang række specialrelæer, hvoraf de vigtigste skal omtales.

Mange relæer, bl.a. de, der fastlægger togvejene, skal holdes tiltrukket i normalstillingen og må først falde fra ved en bestemt betjeningshandling. Til sådanne relæfunktioner anvendes PC, PD og PE-relæer, som har samme kontaktsystem som type RC, RD og RE, men er forsynet med stålkerne-magneter. Den anvendte stålsort har den egenskab at "holde" på magnetismen, d.v.s., at magnetkernen virker som permanent magnet og holder ankeret tiltrukket, efter at strømmen i relæspolen er afbrudt. Relæet bringes til at trække ved et kortvarigt strømstød; når det atter skal falde, sendes blot et strømstød den modsatte vej gennem viklingen. Af praktiske grunde er spolen dog forsynet med særskilt trække- og frafaldsvikling.

Strømmen til frafaldsviklingen er ført over en sluttekontakt i relæet selv, således at den brydes, så snart relæet falder. Man forhindrer på denne måde frafaldsimpulsen i at opmagnetisere kernen den "gale" vej. Hele dette arrangement beslaglægger relæets 4 øverste klemmer. Ved anvendelsen af stålkerne-relæer nedsættes et sikringsanlægs strømforbrug væsentligt, ligesom ulemperne ved strømafbrud mindskes.

Som nævnt under gennemgangen af betjeningspulten er nødopløsning af togveje gjort afhængig af et tidsrelæ. Et sådant er vist i fig. 24. Relæets lineal er forsynet med tænder, der er i indgreb med et tandhjul. Mod dette tandhjul kan der af en såkaldt koblingsmagnet trykkes en snekke, som gennem en palanordning drives rundt af en stepmagnet, der fødes med pulserende strøm fra en blin-

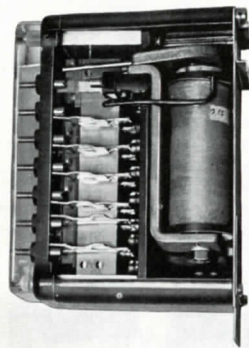


Fig. 25. Opskåret RC-relæ.

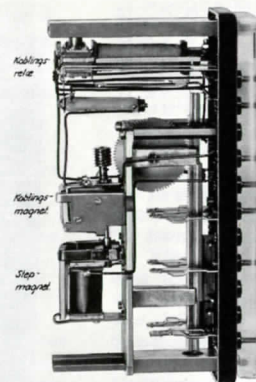


Fig. 24. Tidsrelæ.

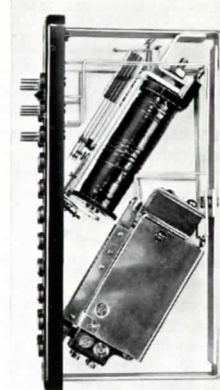


Fig. 26. Relæ for jævnstrømslinieblok

ker. Når tidsrelæet skal arbejde, indkobles først koblingsrelæet - et telefonrelæ, der er anbragt øverst i tidsrelæets dækkasse. Dette slutter strømmen til koblingsmagnet og stepmagnet, og linealen begynder langsomt at løftes. Når relæets sluttekontakter lukkes, får en af disse koblingsrelæet til at falde, hvorved de to magneter bliver strømløse, snekken går ud af indgreb, og linealen falder ned igen. Tidsrelæerne er indbygget i 10-kontakters dækkasser; de bygges med tidsforsinkelser på helt op til 12 minutter.

I sporskiftestrømløb anvendes et såkaldt spændings-tidsrelæ, der har til opgave at udkoble motorstrømmen, hvis sporskiftet ikke omstilles i løbet af 15-20 sek. Relæet består af et almindeligt 10-kontakters sikringsrelæ, der er sammenbygget med et telefonrelæ.

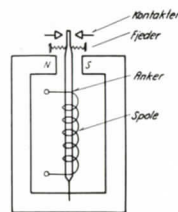


Fig. 27. Princip for polariseret relæ.

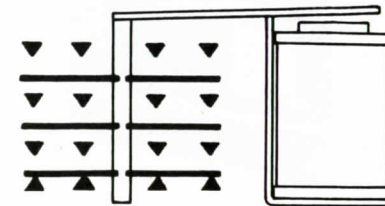


Fig. 28. Princip for RF-relæ.

isolationen mellem to bloksignaler.

I linieblokanlæg for elektrificerede strækninger benyttes i stedet for det polariserede relæ et 3-stillings vekselstrømsrelæ, i hvilket kontakterne bevæges af en asynkron-motor.

Til brug i sikringsanlæg med stort relæbehov, - det vil først og fremmest sige anlæg med rangertogveje, - har DSI konstrueret en særlig lille relætype med 8 kontaktfjedre - type RF (fig. 28). Kontaktfjedrene sidder her ikke på kontaktstøtter men er fastspændt direkte i et specielt udformet bakelitstykke. Der er 4 vandrette rækker med hver 2 x 2 sammenhørende kontaktfjedre. Linealen er af bakelit, og kontaktstavene består af to indbyrdes isolerede dele, som hver slutter eller bryder een kontakt. Kontaktsystemet er monteret direkte på magnetsystemet ligesom ved RA-relæerne. Da linealen er for let til at give tilstrækkeligt kontaktryk, er den belastet med en fjeder. RF-relæerne anvendes ikke enkeltvis, men indbygges 3 ad gangen i en 10-kontakters dækkasse, idet de monteres med et befestelsesstykke på et specielt

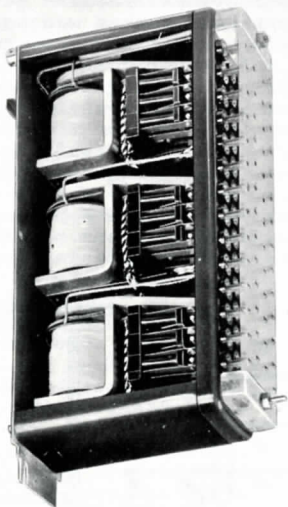


Fig. 28. 3 RF-relæer i fælles kasse

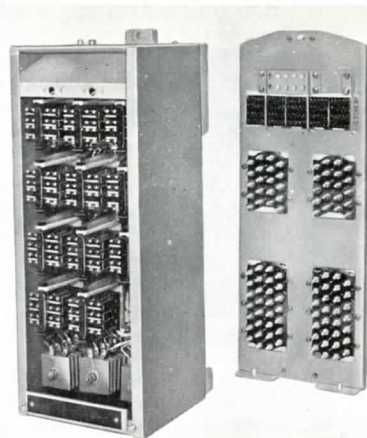


Fig. 29. Relægruppe.

udformet låg. I dette låg er anbragt ialt 54 klemmer for kontakter og spoletilslutninger; man har derfor måttet give afkald på inspektions- og justeringsvinduet. Kontaktfjedre og spoelender er forbundet med de tilhørende klemmer ved påloddede ledninger.

I relæanlæg med rangertogveje findes ensartede grupper af relæer med analoge afhængigheder indenfor hver gruppe. Sådanne relægrupper dannes af indtil 15 RF-relæer, der indbygges i en fælles metalkasse gennem hvis glasfor-side, man kan iagttage relækontakterne. Ledningsforbindelserne indenfor relægruppen lægges inde i kassen, samtidig med at relæerne monteres; forbindelserne til "omverdenen" er ført til multistik på kassens bagside. Disse stik passer ind i tilsvarende stik, der er anbragt på en montageplade, som ophænges i relæstativet. Fra multistikkene føres forbindelserne via påloddede ledninger til monteringsklemmer, ligeledes placeret i montagepladen, og til disse klemmer sker så den egentlige ledningsmontage i relæstativet. Ved dette arrangement opnår man, at hele relægruppen kan udskiftes, uden at een ledning løsnes.

I.N.

MB-NYT

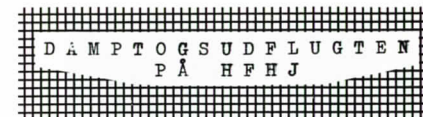


Siden vi for godt et år siden begyndte at arbejde med planen om en dansk veteranbane og en dansk jernbaneklub er det blevet os klart, at interessen for dannelse af en dansk jernbaneklub (eller forening om man vil) er så stor, at vi har grund til at håbe, at denne klub må blive stor nok til at løse en del af de mange opgaver, vi vil sætte os som mål.

Klubbens hovedformål skal være igennem udflugter, foredrag, film-aftener, fotoudveksling, nyhedsformidling, jernbanehistoriske studier og besvarelse af gammelt smal- og normalsporet industribane- og privatbanemateriel at udbrede kendskabet til og interessen for jernbanedriften i alle dens former, samt forståelsen af de dertil knyttede problemer. Som lovet vil vi indenfor klubbens rammer forsøge at etablere den planlagte veteranbane, men forhandlingerne om et egnet spor er foreløbigt afsluttet med et hverken positivt eller negativt resultat. For at gennemføre planen, må vi have en solid klub i ryggen, og vi vil derfor foretrække at udsætte genoptagelsen af forhandlingerne til klubben har opnået et vist presse- og publikumstække samt den fornødne almene anerkendelse. Da vi som nævnt vil søge at bevare særligt interessant jernbanemateriel som ellers uvægerligt vil forsvinde, vil vi derved samtidig kunne lette veteranbaneplanens senere gennemførelse.

Vi håber i denne klub, at kunne samle jernbanevenner af alle slags og med alle interesser.

Mogens Bruun, S. Jørgensen,
Lindehøjen 10, Blichersvej
Vanløse. 5, 1. sal
Helsingør.



Til deltagerne i HFHJ turen vil vi gerne sige tak - det er vort håb at alle har været tilfredse og vi har været glade ved at kunne arrangere turen.

Vi var ikke helt tilfredse med pladsforholdene på Hundested kro, men det skyldes at der kun var 25 tilmeldte til middag, medens der var 57 ialt der spiste kroens middag. Vi anmoder derfor indtrængende alle deltagere næste gang om at huske at meddele om der

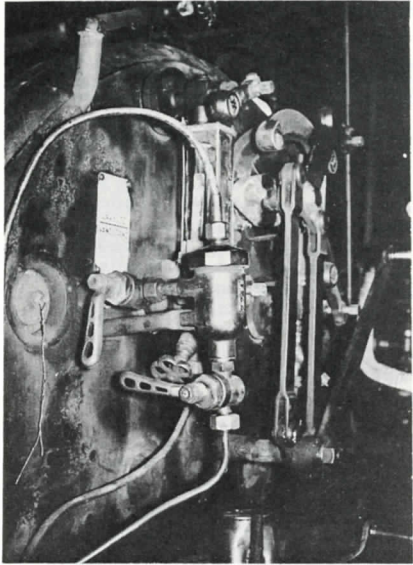


ønskes middag!! Havde vi kunnet bestille middag til 57, havde vi fået hele den store sal for os selv og der havde været både mad og plads nok!!

Vi håber at kunne arrangere vor næste tur på Næstved-Præstø-Mernbanen til marts 1961, da denne bane skal nedlægges 1. april.

Interesserede der måtte savne billeder fra Kalvahaveturen 22/3-59, ØSJS-turen eller HFHJ-turen kan købe disse hos undertegnede. Prisen er 45 øre for 6 x 9 og 85 øre for 9 x 12 + porto 30 øre, meddel venligst lidt om de ønskede motiver.

Mogens Bruun, S. Jørgensen,
Lindehøjen 10 Blichersvej
5, 1. sal
Helsingør



I førerhuset på loko nr.9 (foto:KWH)



"Kuhlmann-car" nr.7 på HFHJ (foto:KWH)

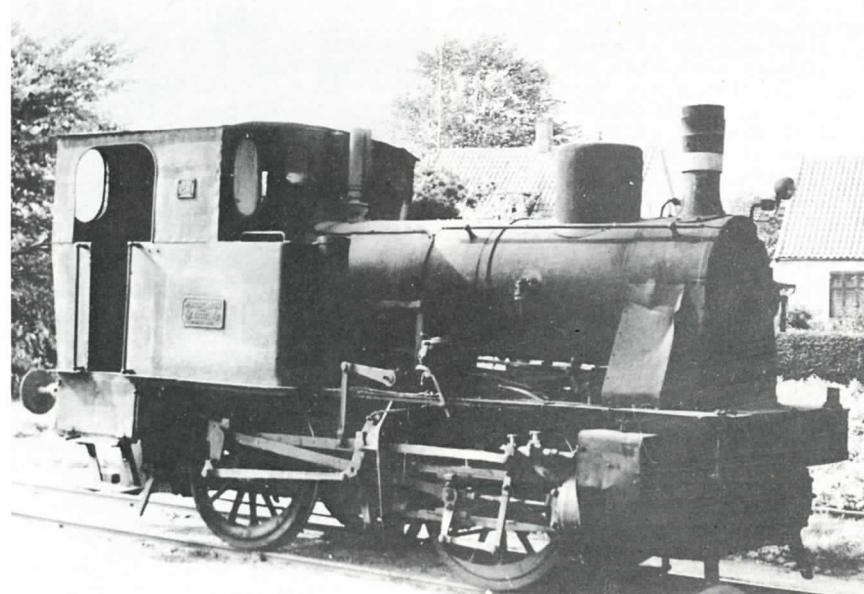
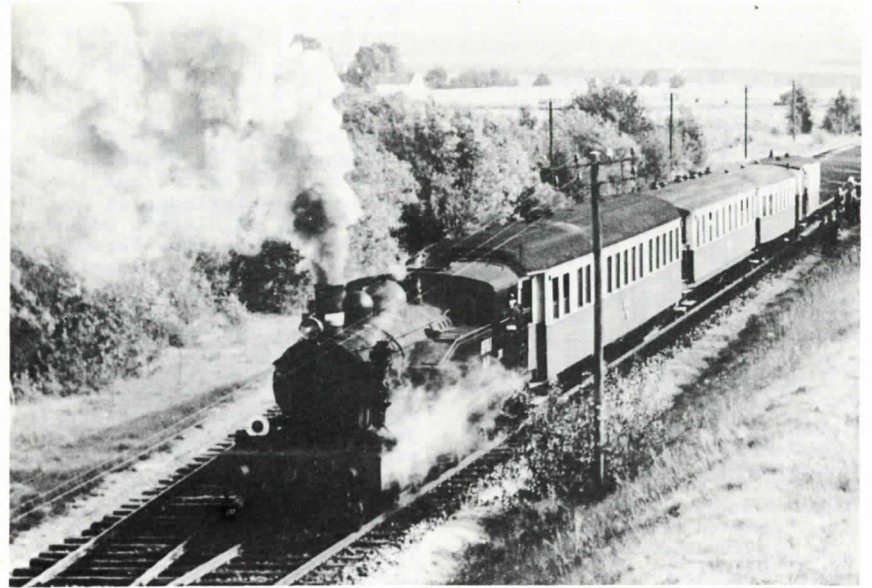
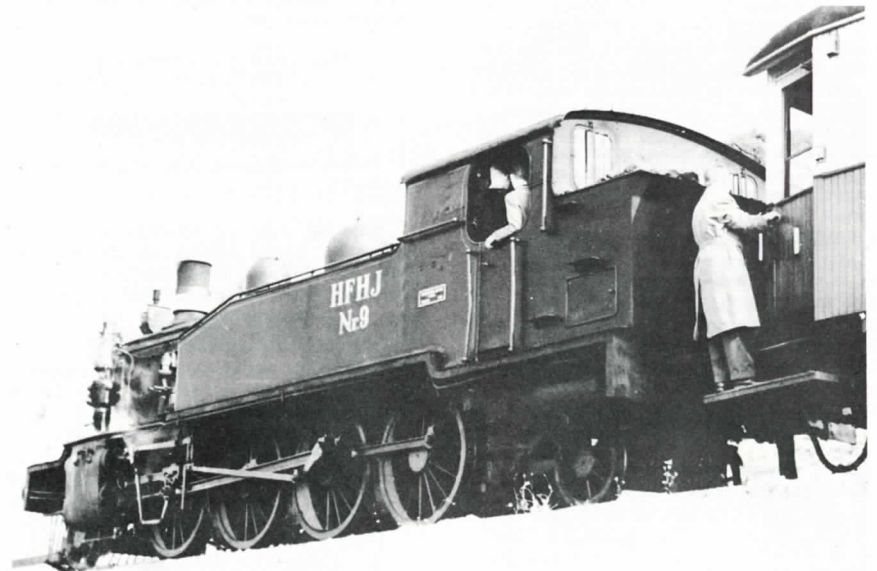


Foto af Lollandsbanens loko nr.23 fotograferet i Frederiksværk (foto:KWH)



Øverst: Loco nr.9 med udflugtens særtog har gjort holdt for at blive "taget".
Nederst: HFHJ's nr.9 igen før indkørslen til Frederiksværk. (fotos:KWH)

Frederiksværkturen

Udflugten d. 18/9 på Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane blev den hidtil mest indholdsrige jernbane-sightseeing. Dette skyldes naturligvis i første række Frederiksværkbanens rigdom på seværdigheder men i høj grad også arrangementernes omhyggelige og meget detaljerede planlægning af turen. HFHJ har altid ligget i første række blandt privatbanerne med hensyn til teknisk og trafikal udvikling (banen har bl.a. planer om radiotelefon i togene!). Man har eksperimenteret med mere og mindre hæld, og dette har givet banens faste og rullende materiel en højst forskelligartet og interessant sammensætning.

Til vort udflugtstog havde man udvalgt nogle af rariteterne: Trækraften var HFHJ's nu eneste damploko - nr. 9, tidligere SFJ nr. 28 og DSB litra DF nr. 129, bygget 1910 hos Henschel. Efter lokomotivet fulgte en "Kuhlmanca" fra 1943 (nr. 54) med lænestole og panoramavinduer. 2. vogn var nr. 53, tidligere SNNJ nr. 21, bygget af Scandia i 1910. Vognen er pladebeklædt med åbne endepersoner og løber på 2,1 m jernbogier. Den løb iøvrigt meget behageligt til forskel fra den næste vogn i toget, den 3-akslede C 28, tidligere benzinmotorvogn først hos DSB (litra MC) og siden hos Nærum-banen. Vognen har fået ny indmad: stål-rørssofaer med blåt plasticbetræk og indbyggede blomsterkrybber! Sidst kom rejsegodsvogn nr. 73 - i stil med statsbanernes EH'ere.

I Hundested sås banens to stålvogne af CL-type nr. 60 - 61, og i Hillerød holdt endnu en Kuhlmanca samt to tidligere motorvogne, nu personvogne nr. 5 og 7, alle tre med moderniseret indre.

Blandt seværdighederne må udover det rullende materiel nævnes relæsikringsanlæggene som blev demonstreret for turdeltagerne. En lille men bemærkelsesværdig ting er anvendelsen af fjedrende skinnespiger!

Som en ekstra attraktion havde Frederiksværk stålvalseværk kørt 5 af sine lokos frem på stationspladsen. Det var GDS nr. 4, Lj nr 13, DSB's HS 399, ØSJS nr. 6 og "Dan" fra Nedehusene skarvfabrik. Stålvalseværkets damp- og diesel-lokomotiver er omtalt i nr. 4 1959.

red.

DERES MENING

Modelbane-Nyt har i forhold til det danske sprogs beskedne udbredelse en stor og trofast læser-skare. Dette forleder os dog ikke til at tro, at bladets udformning er den bedst mulige. Foruden de forståeligt mange beklagelser over den upræcise udsendelse i det sidste år (se andetsteds i dette nr.) har vi modtaget en del alarmerende kritik af bladets indhold og af dets sammensætning. Vi kan jo ikke tilfredsstille alle ønsker (mest modelbanestof - mest jernbanestof, teknisk prægede artikler - mere populære artikler), men vi kan finde en gylden middelvej, hvis De kære læser - i egen interesse - vil hjælpe os ved at udfylde det vedlagte kort og sende det til os inden den 15 jan. 1961. For at stimulere interessen lidt trækkes der lod blandt de indsendte kort om

- 1 stk. årsabonnement på MB-Nyt
- 1 " "The World of Model Railways"
- 1 " "Odin & Roeskilde"

Lodtrækningen foretages af frk. Lisbeth, 4 år.

Som De ser af spørgsmålene, beder vi ikke alene om Deres mening om MB-Nyt men ønsker også forskellige statistiske oplysninger, som kan tjene til at danne et billede af vor hobbys udøvelse anno 1960.



MB-NYT

Her er så spørgsmålene:

1. Nationalitet
2. Alder
3. Stilling
4. Interesseområde
Kun virkelige baner - Kun modelbaner - Begge dele - Sporveje.
5. Hvilke områder indenfor de virkelige baner interesserer Dem mest?
6. Hvilken gren af modeljernbane-hobbyen interesserer Dem mest?
7. Hvilken sporvidde (målestok) beskæftiger De Dem med?
8. Har De eget anlæg og/eller er De medlem af en klub?
9. Hvad laver De selv og hvad køber De færdigt? Hvad savner De i forretningerne?
10. Hvor mange læser Deres eksemplar af MB-Nyt?
11. Har De bladet i abonnement eller køber De det i løssalg? Køber De i såfald hvert nummer?
12. Hvad synes De bedst om af bladets stof, hvad finder De overflødigt og hvad savner De?
13. Er artiklerne for tørre? for overfladiske? for indviklede? Hvordan vil De karakterisere bladets stil?



Joseph Martin: The World of Model Railways (Percival Marchall London, format 19 x 25 cm, 96 sider + 24 sort/hvid fotosider, 8 sider farvebilleder).

Denne "hyggebog" er en heldig kombination af jernbane- og modelbanestof skrevet på en både fængslende og instruktiv måde, og den bringer egentlig ganske meget af interesse for enhver, som holder af jernbaner i stort eller småt. Man lærer en masse ved at læse denne bog, selvom visse ting for en dansk læser nødvendigvis må forekomme lidt fremmed, da forfatteren til en vis grad anvender britiske forhold som udgangspunkt for sine betragtninger. Bogen bringer ikke byggebeskrivelser i egentlig forstand, selvom der er over 100 illustrationer

i teksten, men beskæftiger sig indgående med principperne for både egentlige jernbaner og afledt deraf for modelbaner, og det er også tiltrængt, da mange andre bøger har forsemt dette spørgsmål. Det må jo nemlig være en væsentlig forudsætning for at kunne bygge en rigtig modelbane, at man ved, hvad der kræves af en rigtig jernbane, og bogen giver netop den rette baggrund herfor. De mange fremragende fotos og tegninger fra rigtige baner og modelbaner gør bogen særdeles tilfredsstillende også for den læser, som måske ikke mestrer det engelske sprog til fuldkommenhed.

Vi slutter med et lille "digt" fra indledningen, som vi gengiver uden oversættelse og anbefaler iøvrigt bogen til "julebordet".

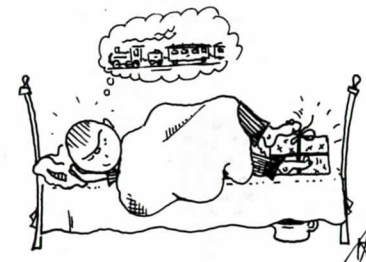
B.P.

To all the fathers
who like to help.

Do you remember it as I remember,
A christmas morning long ago?
The thin dawn-light of late December,
Crackle of paper, an exploring toe-

And then the certainty: a box is resting,
Smooth-wrapped and heavy on the bed;
The eager foot withdraws from questing,
Its message thrilled to the halfdreaming
head.

Investigating toes need not be clever
To know what this box must contain.
Promised the "grandest Christmas ever",
A boy is sleeping; at his feet a Train.





Dear Editor.

I have recently had a copy of your interesting Model Railway Magazine "Modelbane-Nyt" sent to me. I would add that I have quite a large collection of "HO" and "OO" Gauge Rolling Stock of almost every country in the world, but I have not any from Denmark, Sweden etc. If a modeller would be interested in exchanging model magazines, catalogues, kits and built up rolling stock in exchange for British goods, please write to me.

My particular choice would be the "Tuborg" or "Carlsberg" wagon or wagons by Long, København. We have over here at the moment a really good range of plastic locomotive kits which are very reasonable in price.

Thanking you for your very kind attention,

yours faithfully,

Harold F. Wightwick, 55 S. Undercliff, Rye, Sussex, England.

SUMMARY OF CONTENT IN ENGLISH

FRA DEN ANDEN SIDE DAMMEN -- From the other side of the Atlantic. A Danish-American tells about a veteran railway, a narrow gauge line, which was built from scrap but serving the members of this little railway society very well.

DE NYE SPORVOGNE - The new tramcars in Copenhagen is presented here and already in service. 11 cars have been delivered untill to-day and it seems that they have already got very popular.

LITRA MX - A new diesel engine for use on the Danish State Railways has recently been delivered and the front picture shows the arrival from the factory NOHAB to the station Helsingør in North Sealand.

DSB's RELÆSIKRINGSANLÆG - Part IV of the description of DSB's electrical interlocking system.

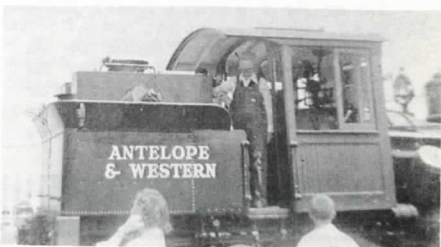
KÆRE LÆSER - Dear Reader - We beg to apologize for the delay in recent numbers of MODELBAENENYT, but new assistants are now helping us so we hope to be able to publish ON TIME in the coming year, i.e. on 25th of all unequal months.

LILLEBÆLTSTRØEN - Part II of the description of The Little Belt Bridge between Funen and Jutland.

BLAAKILDE MØLLE (Vor læser skriver) - A special wagon from a private Danish factory for transport of bone, horns, leather, etc.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - Layout of the month - STOREKØBING STATION - The station building on Storekøbing-Lillested Jernbane. A construction in gauge O.

(fortsat fra side 132)



Herover fig. 3 og 4.

meget stolt deraf. Og så håber vi alle at denne linie vil blive udvidet og får noget mere materiel, den ligger ret centralt i staten.

Leonard Schroeder
Brisbane, Calif.

MODEL & HOBBY

Aabenraa 23, Kbh. K. BYen 3010

Se vort store udvalg også i -

ROSEBUD
Kitmaster
PLASTIC SCALE MODELS

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,

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)21

2276. Klubbens adr. Bovænget 6 Aalsg.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: mandag

Klubhus: Forchammersvej 3,

Formand: Disp. Finn Ankeråa, 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

Lynghy.

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 "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 Starmose, Dansborg Allé 5, Hvidovre. tlf. 78 29 92.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "O" på Slagelse banegård.
Byggeaften: Tirsdag

Formand: P.E.Jensen, "Lundehus",

Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789

Kasserer: Preben Madsen, Herluf

Trollesvej 25, Slagelse.

Næstformand: H.H. Larsen, Herluf

Trollesvej 1B, tlf. 2180.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor HO.

Lokale: Kastrup.

Formand: Ole Mortensen, Horsebak-

ken 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, N04998y

ALLE SKANDINAVISKE MODELBAENEKLU-

BER er velkomne til optagelse under

rubrikken KLUBMEDDELELSER med

tekst i det på gældende lands e-

get sprog. Klubber, som ønsker at

blive optaget i rubrikken, skal

blot indsende kr.8,00 i gebyr sam-

tidig med bestilling af et abonne-

ment 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).

HO

Rivarossi

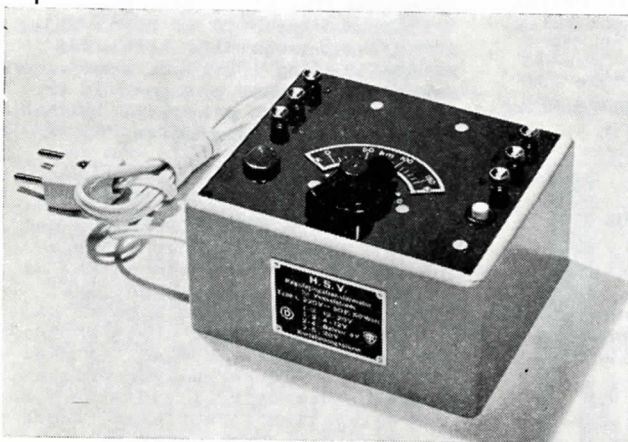
— det interessante italienske modelbaneblad —



Rokal TT erobrer det danske marked med stormskridt, men vi prøver at klare ordrene hurtigst mulig i den rækkefølge, de indgår. Nyt hovedkatalog 1960/61 sendes mod 1 kr. i frimærker.

BP-TOG NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYEN 5703 Fr: 14.00-20.00
Lø: 10.00-14.00

HSV



Fagfolk kender den tekniske Forklaring paa, at H. S. V. Transformatorer yder mere end andre Transformatorer, Ikke-Fagfolk konstaterer ved Brug, at de gør det.

At de samtidig er billigere, betyder at H. S. V. Transformatorer besidder 2 store Fordele, som sjældent forenes:

BEDRE OG BILLIGERE

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. 5,6,7,9,11) kr. 6,00
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 til giro 35056

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.

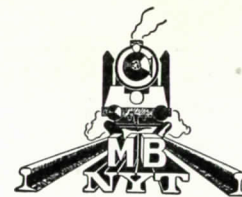
- Og et årsabonnement koster 15 kr.

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. (01) 94 48 68



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: (Post sendes til NY KONGENSGADE 11, Kbh. K.). Bent Palsdorf (ansv.hav.). Ib Nielsen, Tordenskjoldsgade 31 a III, Kbh. K. Telefonisk henvendelse: Kl. 17,30-18, BYEN 9221. Kurt Wessel Hansen, Smakkegårdsvej 1 c, Gentofte. Telefonisk henvendelse: Kl. 18-19, GENTOFTE 2819. Telefonisk henvendelse til REDAKTIONEN: fredag kl. 17-20 og lørdag kl. 10-14, BYEN 5703.

KORRESPONDENTER:

Sv. Jørgensen, Blichersgade 5, Helsingør. O. W. Laurisen, Nygade 20 III., Silkeborg. W. Bay, Marienlyst, Virklund.

EKSPEDITION:

Modelbane-Nyt, Postbox 184, Kbh. K. (Postkonto 35056) Telefonordre modtages på (01) 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt efter skriftlig aftale. Bladet udkommer med 6 numre om året.

Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt: KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby. Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N. Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K. Kiosken, Østerport Station, Ø. Model & Hobby, Løvstræde 2, K. Hovedbanegårdens Bladkiosk. Kiosken, Classensgade 18, Ø. Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K. Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N. Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl. C. Th. Rom & Co.s Efft., Axelborg, Axeltorv V. 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, Guldmedgade 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning

ENGLAND:

Robert Spark (European Railways), 146 New Cavendish street, London, W. 1.

FINLAND:

U-H Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hloplaks

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auras 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. 1 - 1961 udkommer ca. den 25. jan.