

Nye kataloger 1956

Märklin (m. dansk tekst) kr. 2,00	Märklin 1952..... kr. 0,50
TRIX kr. 1,50	" 1955..... kr. 0,75
Rivarossi kr. 1,75	Fleischmann 1954.... kr. 0,50
Fleischmann kr. 1,50	" 1945.... kr. 0,75
Faller kr. 1,75	Märklin spor O
Bassett - Lowke kr. 2,75	katalog 1952 kr. 0,50
Lionel* (spor O) kr. 3,00	skinneplanbog..... kr. 1,00

*) kan først leveres ca. 20. december.

BØGER

How to build and operate a modelrailroad.....	kr. 3,50
Modelrailroading.....	kr. 4,75
Vom Spielzeug zur Modellbahn.....	kr. 25,50
Die Märklin Bahn - und Ihr grosses Vorbild.....	kr. 6,50
Fleischmann's store skinneplansbog.....	kr. 8,00

TIDSSKRIFTER

Alle decembernumrene af de udenlandske blade er i stort udstyr - men til ordinære priser - skriv straks og bestil. De bliver hurtigt udsolgt.

Vi nævner bl. a.

The Model Railway	Der Modelleisenbahner	kr. 1,75
News.....	Loco-Revue.....	kr. 2,50
The Railway Modeller. kr. 2,25	Railroad Model Crafts-	
Meccano Magazine... kr. 1,00	man.....	kr. 5,00
European Railways.... kr. 1,75	Eisenbahn.....	kr. 3,25

BENT PALSDORF

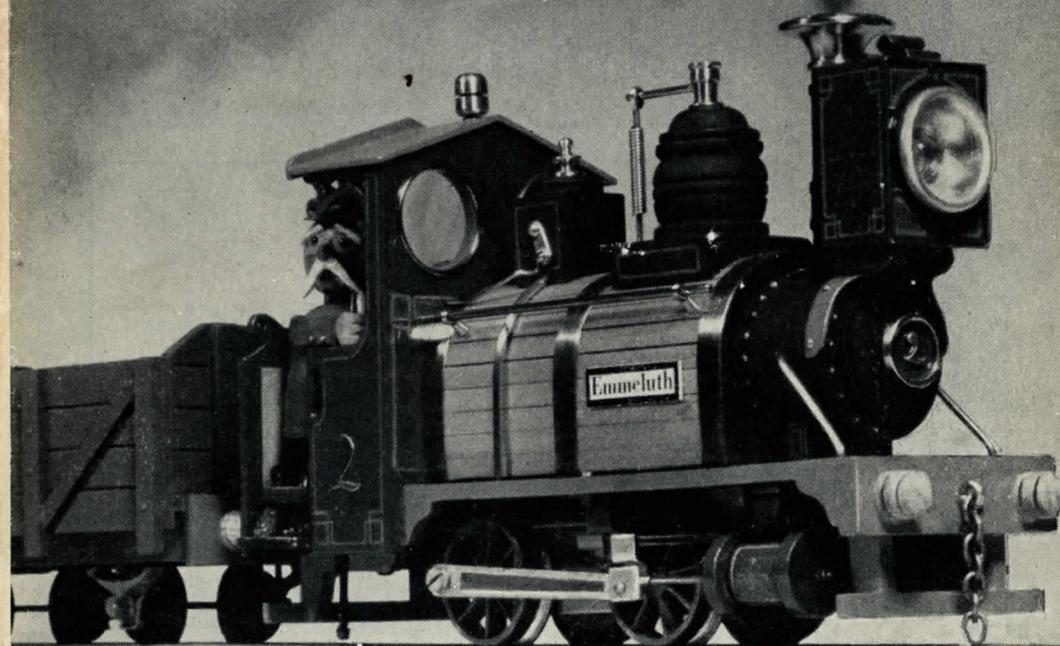
Holmens Kanal 32 - BYen 5703
København K. - Postkonto 53761

Vort speciale:

HOBBYLITTERATUR



MODELBAANE *Nyt*



ALBREKT 561

12

5. ÅRGANG

DECEMBER 1956

PRIS

1 75

ER DE KLAR TIL JULETRAFIKKEN?

Ellers må De aflægge os et besøg og se de mange ting, vi har på lager til at komplettere anlægget.

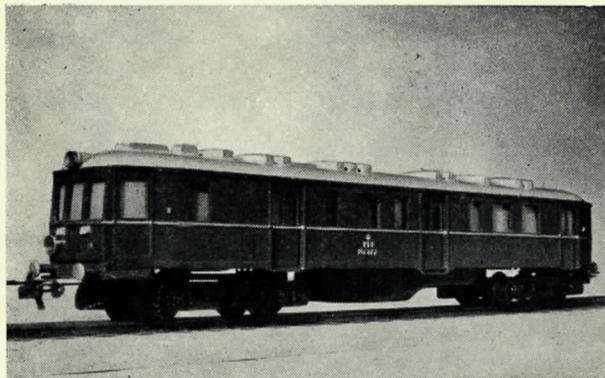
RIVAROSSİ – det fine udvalg i lok, vogne og løsele, – se bl. a. de nye godsvogete.

FLEISCHMANN – de nye **OLDTIMER** vogne og lok samt det billige og fikse skinesortiment.

Stort udvalg i detaljer til banen, bl. a. i figurer, både mennesker og dyr – Sommerfeldt's byggesæt til huse – E. G. C. byggesæt til vogne – lim, og ikke mindst lakker til at sætte prikken over i'et.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10
KØBENHAVN K.
BYen 5714 x



LONG motorvogn Mo

Denne kvalitetsmaskine fra Long har vist sine fine køreegenskaber på talrige krævende ud-

stillingsanlæg. Forsynet med perfektomskifter, som forhindrer „spring“ ved skiftning af kørselsretning. Motorvognen har frontlys i begge ender, som skifter automatisk med retningen, nylonkardan og nylontandhjul.

Kr. 126,50.

LONG MODELBANE

KATALOG mod frankeret svarkuvert.

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 – Telf. 81 80

Kontor: Skotterupgade 5 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

VED DE?

at MODELBANE-nyt nu distribuerer mere end et dusin modelbane- og jernbaneblade fra forskellige lande?

Der er et utal af interessante ting at hente i disse blade, og vi vil kort oplyse lidt om de to sidst tilkomne månedsblade, hvor vi nu har distributionen for Danmark:

Det amerikanske modelbaneblad RAILROAD MODEL CRAFTSMAN, som med sine nemme byggebeskrivelser, fremragende billedserier og i det hele let forståelige artikler taler til (og tiltaler!) næsten alle modelbyggere. Stort format A4 og mange sider. Pris kr. 48,00 i årsabonnement, enkelte hefter kr. 5,00.

Det tyske modelbaneblad DER MODELLEISENBÄHNER bringer med sine over 30 sider i stort format (A4) for den omhyggelige og teknisk interesserede modelbygger, de helt nøjagtige og meget udførlige byggebeskrivelser og tegninger, samt artikler om rigtige jernbaneemner, sporplaner og tekniske finesser. Pris kr. 21,00 i årsabonnement og kr. 1,75 pr. enkeltheft.

MEN VED DE OGSÅ - -

at der endnu kan leveres tidligere årgange af MODELBANE-nyt, selv om lageret ikke er særligt stort for visse årganges vedkommende.

1. årg. 1952 — (4 nr.)	kr. 3,50	3. årg. 1954 — (12 nr.)	kr. 17,00
2. årg. 1953 — (12 nr.)	kr. 12,00	4. årg. 1955 — (12 nr.)	kr. 18,00

og for nye læsere - -

har vi tillige vore **propagandapakker**. 5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) — **kun 4 kr.** ved forudbetaling på vor postkonto. Vælg selv pakke A-B-C-D. De er alle helt forskellige.

P. S. ENDELIG EN JULEGAVE

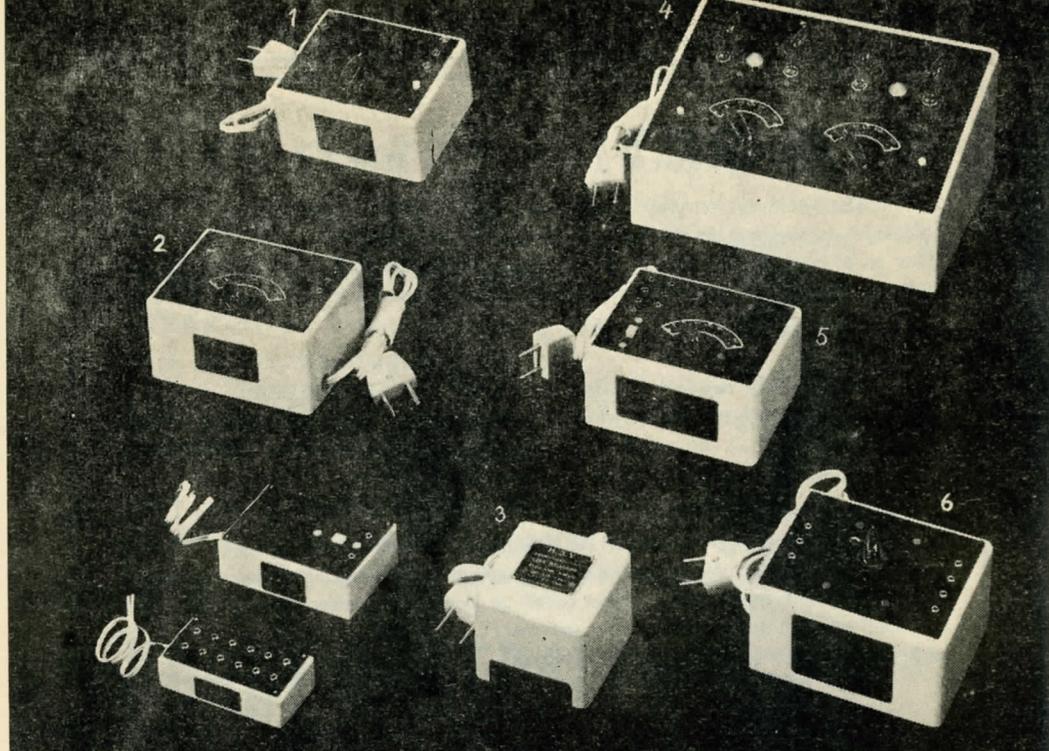
der altid er velkommen, når den består af

ET ÅRSABONNEMENT PÅ MODELBANE-NYT

kr. 21,00 pr. år. Har modtageren i forvejen abonnement, noterer vi istedet indbetalingen som fornyelse.

MODELBANE-nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056



Køb noget bedre, og spar samtidig Penge

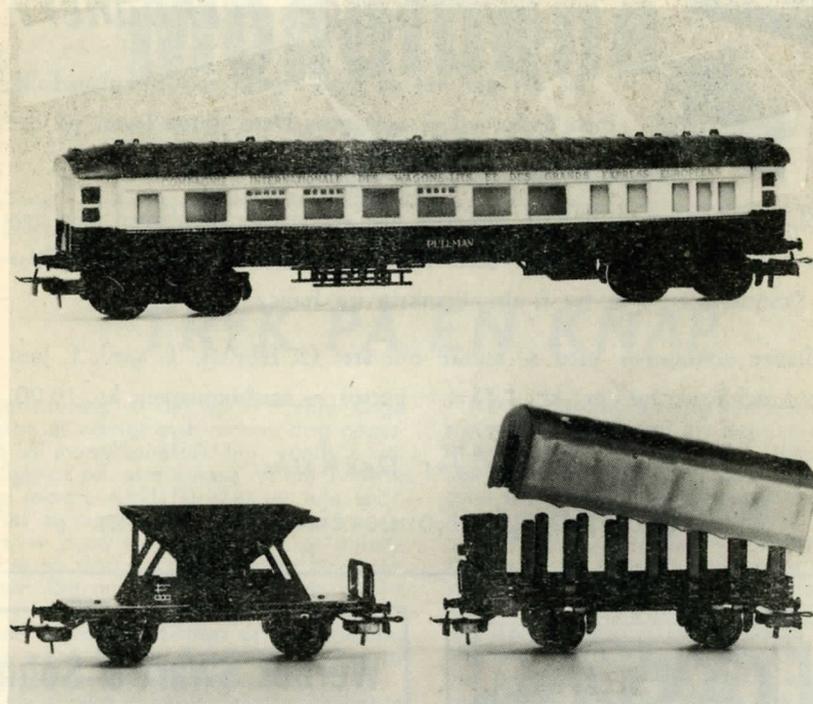
Transformatorer		Andet Tilbehør	
Type I	65 Watt Kr. 65,00	Type III	8 Watt Transf. til Belysn. Kr. 18,00
Type II	30 Watt Kr. 55,00		
Type IV	2 x 40 Watt Kr. 125,00	m. tilhørende Ensr. til Batteritog	Kr. 30,00
Type V	30 Watt Kr. 97,50	Fordelerks. 12 Bøsninger	Kr. 6,00
Type VI	30 Watt Kr. 48,00	Blink-Relæ for 4 og 18 Volt	Kr. 2,25

Nyhed! Opholds-Relæ 8-18 Volt Kr. 8,00

Køb H. S. V. Transformatorer til Deres Modelbane-Anlæg.

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

LILIPUT - det østrigske kvalitetsmærke i modeljernbaner
spor HO.



LILIPUT's store sortiment i rullende materiel omfatter mange interessante modeller foruden alle de kendte standardtyper. — Og vognene leveres både til 2- og 3-skinnedrift og passer til alle gängse mærker i HO.

MAGASIN SHOPPY

Kronprinsesse Sofiesvej 6
KØBENHAVN F.



Tlf. GO. 2395

(Fredag åben til kl. 20)

Kupon til katalogbestilling

Send mig gratis Lilliput's nyeste katalog med dansk prisliste

NAVN.....

ADRESSE.....

(Hvis De ikke vil klippe i bladet, skriv da kuponen af)
MB-nyt 1956

European
Railways



Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?

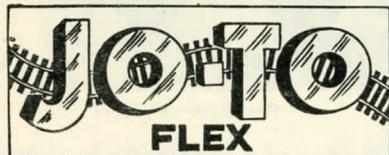
Ja, det gør vel de fleste rigtige modeljernbanefolk, men derfor vil vi også gøre Dem opmærksom på det engelske EUROPEAN RAILWAYS.

EUROPEAN RAILWAYS omfatter alle europæiske jernbaner med lige stor interesse, og De finder i dette lille fint udstyrede blad såvel artikler fra Skandinavien som fra f. eks. Frankrig og Italien.

Bladet udkommer med 6 numre om året (1. februar, 1. april, 1. juni o.s.v.) og koster pr. nr. kr. 1,75 (+ porto) — årsabonnement kr. 10.00.

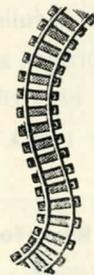
Agentur for Danmark:

Modelbane-nyt, Kongevejen 128, Virum.



— Det elegante skinnemateriale, skala HO med massive messingskinner, bæjeligt til enhver kurve. Det helt rigtige skinnemateriale til modelbanen, pr. meter kr. 4,85.

Løsdele til sporskifter, lette at montere — kr. 11,70.



Det fuldendte Jo-To skinneprofil, skala HO, af rettrukket massivt messing, bedste elektr. ledningsevne, pr. meter kr. 1,35.

En gros: JO-TO FLEX,
Grønnevej 270, Virum

Werner Swart & Sohn Plauen (Vogtland)

Af vor fabrikation i spor HO:

Gittermast buelamper
i forskellige udførelser og størrelser

Telefonbøxe

Elektroperronvogne

i plastik

Glødelamper

Samt diverse løsdele



AGENTUR FOR DANMARK:
Skandinavisk Hobbyindustri og Import
Guldsmedegade 40, Aarhus

Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder
SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

5. årgang

December 1956

nr. 12

TRYK PÅ EN KNAP

Fjernstyring — det er jo i vore dage næsten et uartigt ord — men dog noget, som vi modelbanefolk har kendt i adskillige år på vore anlæg. Vi har i større eller mindre grad fjernbetjent alle sporskifter og signaler på vore anlæg fra eet sted, — også i de tilfælde, hvor anlægget er så stort, at det omfatter flere stationer. Og nu følger så omsider »storebror« — DSB — efter. Lyder det en lille smule maliciøst? Sådant er det såmænd ikke ment. Det er skam blot en konstatering af kendsgerningerne.

Selvfølgelig er selve fjernstyringsbegrebet ikke noget nyt for DSB. Vi kender jo alle fra de større stationer kontroltårnet med glasvæggene, hvorfra man igennem mange år har betjent stationens egne sporskifter. Det nye ligger imidlertid deri, at man nu har påbegyndt installationer til at centralisere betjeningen af f. eks. landstationer og hele strækninger på et egnet sted. Således er man nu godt i gang her på Fyn med at oprette fjernbetjening i Odense for hele strækningen mellem Nyborg og Fredericia.

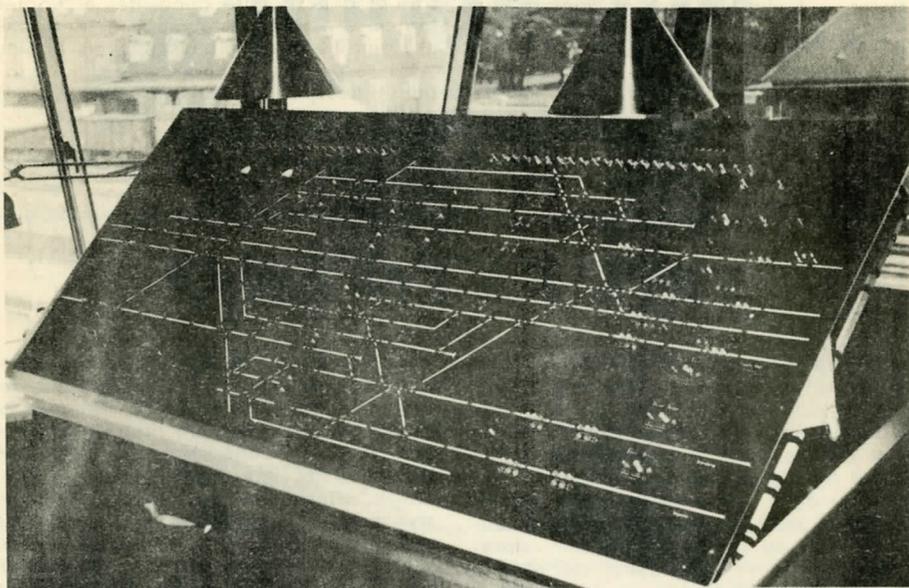
VORT FORSIDEBILLEDE (COVER PICTURE)

viser denne måned et hyggeligt »futtog« af den gammeldags slags med røg op af skorstenen. (A funny steam engine with real smoke)

For en absolut ukyndig kunne det i første række se ud, som om det kun var for at kunne spare personale på stationerne. Selvfølgelig er dette en faktor, som absolut ikke kan underkendes — tænk blot på, hvad der kan spares i form af lønninger, efterhånden som ekspeditionen af stykgods på mellemstationerne falder væk for at blive afløst af godskørsel med lastbiler fra de større bystationer — men jeg tror, at man indentor DSB's ledelse lægger lige så megen vægt på, at man ved den centraliserede kontrol med togvejene kan opnå en større trafiktæthed, og en mere smidig afvikling af trafikken, f. eks. ved overhalinger, krydsninger og deres eventuelle forlægning o.s.v.

Ved en enestående imødekomthed fra personalet på stationen her i Odense har jeg netop haft lejlighed til at »inspicere« kommandoposten her, hvor man for tiden har en lille hær af ingeniører og teknikere beskæftiget med det omfattende installationsarbejde, der er nødvendigt for en sådan fjernbetjening, og jeg skal prøve at give udtryk for, hvad jeg så og hørte under mit besøg, således at De måske også kan få et lille indtryk af den store virksomhed, som vi alle er

Foto og konstruktion
Albrekt, Aarhus



Kontrolbordet for Odense station. Sporplanen ligger normalt omtrent vandret, men blev hævet en hel del for at kunne give et bedre fotografi.

»aktionærer« i, og som er forbillede for vel de fleste af os, når vi dyrker vor fælles fritidsinteresse.

Kommandoposten ligger på perron 4, og derhen begav overkontrolløren og jeg os en dejlig søndag formiddag med sol over sporene. Da vi fra trappen dukkede op i kontrolrummet på 2. sal, blev vi mødt af et behageligt, blødt, ganske svagt grønt lys, som faldt ind gennem de store ruder, der — kun brudt af ganske smalle sprosser — giver frit udsyn over hele stationsterrænet med dets store spornet, og vi blev budt velkommen af den vagthavende overassistent, som på daværende tidspunkt havde det store ansvar for de rejsendes sikkerhed.

Oppe i kommandorummet fangedes øjet straks af to ting: Det store kontrolbord for selve Odense station, og det

lange kontrolpanel, der nu er under montering, og som i løbet af nogen tid kommer til at omfatte hele strækningen mellem Nyborg og Fredericia, med alle mellemstationerne og deres overhaling-, vige- og sidespor aftegnet på sporplanen.

Selve sporplanerne er udformet som et kulsort underlag, hvorpå hvert enkelt spor er afmærket som en ca. 6 mm bred, hvid stribe, og hvor der på sporplanen er afmærket sporskifter og signaler, er der anbragt manøvreknapper for den pågældende enheds funktioner.

Lad os prøve at trykke på en af dem og se, hvad der sker. Simpelthen ingenting. — For at sætte en operation i gang skal man nemlig ikke alene trykke på den knap, der er anbragt ud for den pågældende enhed, men samtidig trykke på en særlig aktiveringstast. Dette er arran-

geret, for at man ikke ved en fejltagelse skal kunne starte noget, som ikke var til sigtet, — f. eks. hvis man af vanvare kom til at lægge noget fra sig på en af tasterne. — Men lad os prøve at følge en arbejdsgang:

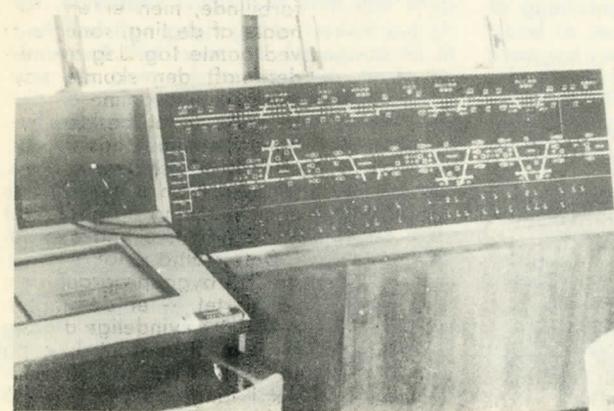
Et gennemgående godstog nærmer sig fra vest, og nu skal Odense station gøres klar til gennemkørselen. Overassistenten giver sig til at »spille« på sit instrument, kontrolbordet, og straks begynder lamper at blinke som tegn på, at de forskellige relæer har fungeret, og at de elektromotorer, der sidder ude ved sporskifter og signaler, nu er gået i gang med deres arbejde. Og vi prøver på kontrolbordet at følge hele togvejen fra ind til udkørsel. Vi ser ved siden af sporets hvide stribe, at der er en aftegning af et dagslyssignal, som på indkørselsiden nu markerer gennemkørsel med to grønne lys over hinanden. Og derefter kan vi ved små firkantede lys i selve sporets tegning kontrollere, at sporskifterne på togvejen står korrekt. Omtrent midt i togvejen markerer en vinkel tværs over sporet med spidsen pegende i kørselsretningen, at togvejen er korrekt indstillet. Lige efter den støder vi på tegningen af to perronudkørselssignaler, og endelig ved bordets østlige side udkørselssignalet, som også viser grønt lys.

Og nu dukker toget op, trukket af den store N-maskine. Så sker der igen noget. Efterhånden, som det buldrer frem gennem stationen, lyser røde lamper op i

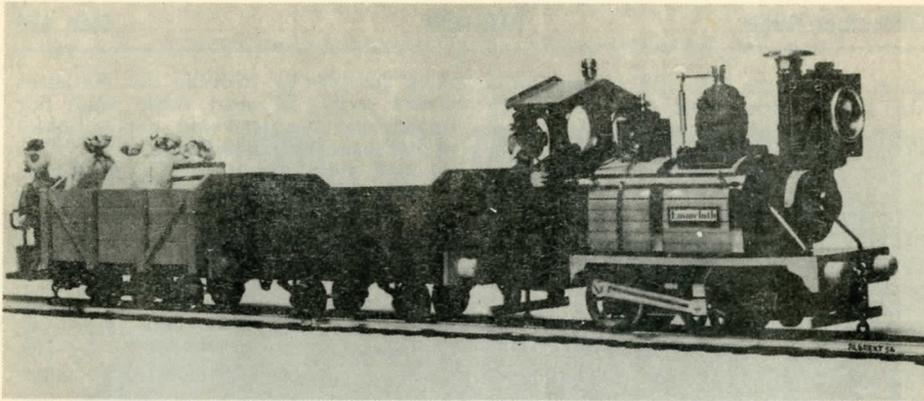
selve sporplanen, hvorved der markeres »besat spor«. Så snart sidste vogn har forladt den sporstrækning, der er koblet til den respektive røde lampe, skifter den igen over til gult lys. Og så prøver vi at se på signalbillederne: Så snart toget passerede indkørselssignalet, faldt dette automatisk på rødt, og da det var forbi udkørselssignalet, skete det samme her og med perronudkørselssignalerne.

På kontroltavlen er selvfølgelig også optegnet de forskellige privatbaners spor, der også kontrolleres herfra, — og mindst, om ikke personalet på kommandoposten viser sig at lege med små plasticlokomotiver. Her står et lille rødt et på indkørselssporet for toget fra Brendrup. — Nå, der var imidlertid også en fornuftig forklaring derpå, og den var egentlig ganske fornøjelig: Når et tog forlader Brendrup mod Odense, meldes der straks til Odense, som så imidlertid ikke hører mere til det, før det ankommer ca. 1 time senere. Selvfølgelig kan man ikke så lang tid i forvejen holde en togvej reserveret til dette tog, og for at den vagthavende så ikke helt skal glemme, at det vil komme, anbringer han så det lille plasticlokomotiv på sportegningen, så det stadig erindrer ham om, at der på et eller andet tidspunkt skal ske noget der. Det samme foretages også, hvis man i et spor har måttet lukke et tog inde for at klargøre en togvej f. eks. Man risikerer derved ikke så let at »glemme« det.

(fortsættes
side 191)



Kontrolpanelet over strækningen Nyborg (længst til højre i billedet) til Odense, hvis indkørsel ses lige til højre for telefonen. I nederste venstre hjørne ses lidt af den omtalte togtidsskriver.



LOKOMOTIVET »EMMELUTH«

Fotograf Albrect fra Aarhus frem-sætter nogle betragtninger over modelbanebyggeri i almindelighed og »Emmeluth« i særdeleshed.

I anledning af julen sender jeg Modelbane-nyt og alle modelbyggere mine bedste julehilsener, samt nogle fotos af mit »Old Timer« tog med lokomotivet »Emmeluth«.

Det er ikke bygget efter noget bestemt forbillede, men er en sammenfatning af nogle af de ting, som jeg synes, er bedst ved gamle tog. Jeg har, da jeg byggede det, haft den skumle bagtanke, at det måske kunne animere nogle flere modelbyggere til at beskæftige sig med jernbane i gammeldags forstand, for der er, efter hvad jeg kan spore, alt for få her i landet, som rigtig fornemmer den særegne stemning og glæde, som disse gamle og primitive ting kan fremkalde.

Det er altid »Mo«-ere og »My«-ere, der står på byggeprogrammet — og hånden på hjertet — er det ikke lidt fantasiløst med disse evindelige diesellokomotiver — for ikke at tale om de obligatoriske vogne af typerne AC, QH o.s.v., som altid ses i lange rækker i de fleste af vore klubber. Det skal indrømmes, at disse

ting er forholdsvis nemme at bygge, men jeg er dog alligevel overbevist om, at den egentlige årsag skal søges i, at mange ikke kan »lugte« den særlige romantik, der var ved det oprindelige jernbanevæsen. De helt unge modelbanebyggere kan man naturligvis undskylde, for de har sikkert aldrig rigtig haft lejlighed til at smage på det snart helt forsvundne afsnit, der hedder damptog, og selv om vi allesammen er glade for, at der sker fremskridt i retning af hurtigere befordring og mere bekvemmelighed, når vi skal rejse med den rigtige jernbane, så lad os dog i fritiden tage den lidt med ro og dvæle lidt ved gamle dages sindige og efter vor moderne opfattelse tit snurrige ting. Jeg er fuldstændig enig med Svend Jørgensen S.M.J.K. i hans betragtninger i Modelbane-nyt nr. 8/1956, når han foreslår, at nogle flere skulle bygge deres modelbane i en stil, som ikke er yngre end et bestemt årstal. Man kunne for eksempel vælge ting fra før århundredskiftet. Det må der da være

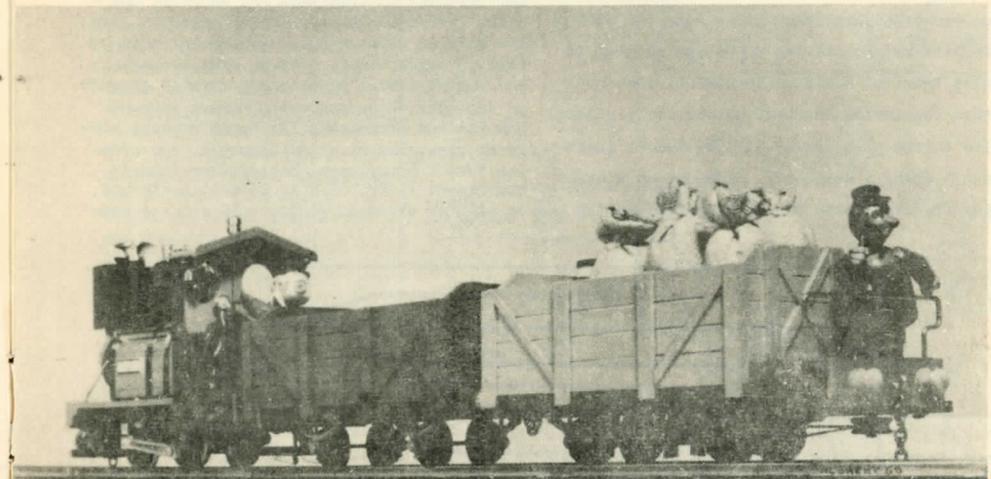
sport i. Tænk bare på det interessante detektivarbejde, det bliver at finde frem til disse gamle ting og bagefter lave Dem i model.

Jernbane skal — efter min mening — være noget med røg og damp, og det er derfor, jeg har lavet det lille trick ved forsidebilledet. Jeg håber, duften kan fornemmes. Toget er forøvrigt nærmest bygget i skala 1 (1:32), men er smalsporret og kører med sporvidde 0. (Hvorfor hører man dog aldrig om nogen, som bygger smalspor? Ja, jeg ved godt, at Slagelse M.J.K. forlængst har fundet ud af det, men hvem er der ellers?) Motoren er »Pionerekspressen«, men er gearret ned til mere passende fart, og der er lavet træk på begge aksler. Desuden er motoren blevet forsynet med forsvarlige kul i stedet for fosforbroncefjedrene. Drihvulene har fået hveranden eger savet ud, hvilket ser bedre ud til »Emmeluth«. Det meste af toget, som kører på 2-skinne-drift, er bygget af træ, og vognene er forsynet med 0-hjul og 0-postvognsaksellejer, fordi disse har de længste fjedre. Lokomotivet er lakeret grønt, rødt og sort med rød staffering og understyret med en masse messingtøj. Mandskabet er bevægeligt, idet lokomotivføreren på bestemte steder under kørslen drejer hovedet til siden og kigger på

publikum, medens bremsemanden i den bageste vogn forgæves søger at dreje bremseklodserne fra for derved at få lidt mere fart i foretagendet. Han har haft jobbet i mange år, og det spores tydeligt på ham, idet alt håret er bløst af nakken, og han er blevet dygtig flånøret af altid at have vinden i ryggen.

Alt i alt: Det har været morsomt og hyggeligt at bygge dette tog, det har givet mig mange timers umistelig glæde, og nu da det er færdigt glæder det alle, som ser det. Ja — for det er da klart, at det er jo netop det, man forstår ved et rigtigt fut-tog. Man kan tage og føle på det, og man kan fornemme alle funktionerne. Man kan se stenkullene på gulvet i førerhuset, skovlen, som man smider dem i fyret med, skorstenen, hvor røg og damp kommer ud af, og man kan rigtig se, på hvilken måde dampkraften bliver overført til hjulene fra cylindrene gennem stempelstænger og plejstænger. Man kan tydeligt se funktionerne i sikkerhedsventilen, og man kan se, hvor sandet til at strø på fedtede skinner kommer fra o.s.v.

Ja, den slags er der da fornøjelse ved. Man får i det hele taget et meget bedre indtryk af noget levende ved at se på et damplokomotiv, end hvis det var en motorvogn. Jeg ville ønske, at nogle flere



fik lyst til at gå i gang med noget »gameldavs«, noget smalsporet, noget privatbane, ja eller bare noget andet end den slags, som vi snart har set indtil verdenslshed både i klubberne og i model-

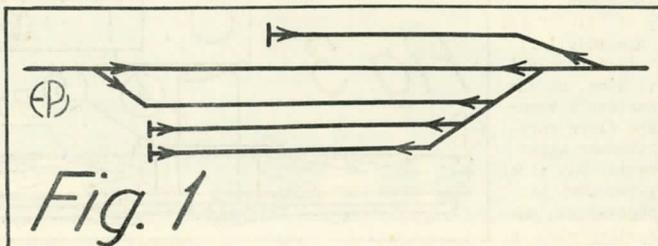
banebladene.

Hvis disse ord og billeder kunne inspirere bare nogle få modelbyggere, ja så har der yderligere føjet sig noget morsomt og glædeligt til »Emmeluth«. Hartvig Albrekt.

KONTAKT

De fleste modelbanefolk ved uden tvivl, hvad man forstår ved en sektion. Jeg ved i midlertid af erfaring, at mange begyndere ikke aner, hvad det er, og før jeg beskriver kontakten, synes jeg lige, de skal have chancen for at følge med. Derfor giver jeg lige en kort beskrivelse af systemet.

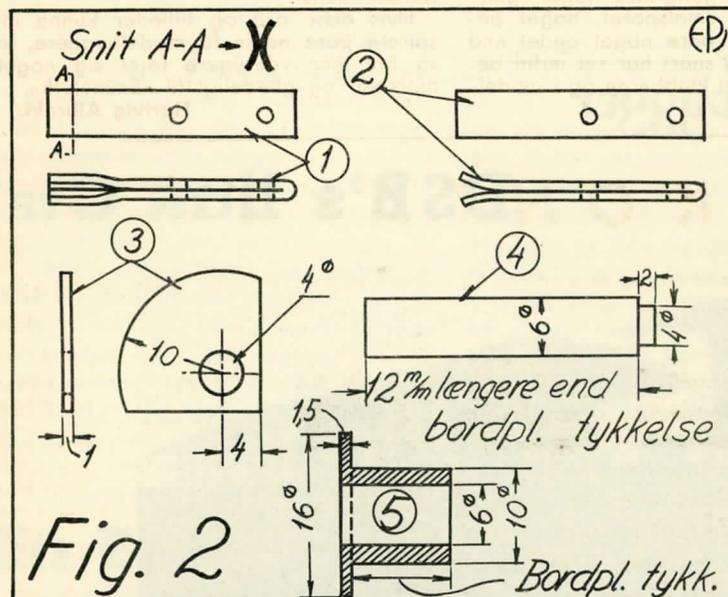
På fig.1 ser vi en sporplan over en station. Hvert spor er forsynet med en pilespids i hver ende. Sporet in mellem to pilespidser er en sektion. I hver ende af sektionen klippes den strømførende skinne over. I midten af det tilsvarende spor på sportavlen, anbringes en kontakt. Der føres en ledning fra transformatorens kørestrom til kontaktens ene arm. Fra den anden arm føres en ledning til den afbrudte skinne. Vi kan nu stoppe et tog på dette spor ved hjælp af kontakten, uden at bruge reguleringsknappen. Herved ville ellers alle togene på anlægget stoppe. Ved at inddele sit anlæg i sektioner, står det nu sikkert også for begynderen klart, hvor fordelagtig



denne løsning er m.h.t. køremulighederne og naturligvis forudsat, at man har flere lokomotiver.

Den kontakt, jeg her skal beskrive, koster ikke mange ører at fremstille, og det skulle jo være et plus. - Vi skrider straks til handling og ser på fig.2. Her finder vi kontaktarm 1, som laves af et stykke messingplade 0,5-0,8 mm tykt, 5 mm bredt og 50 mm langt. Strimlen bankes lidt i begge ender, så disse bliver hvælvede. Derefter bukkes den skarpt sammen på midten. Set fra enden skulle den så se ud som snit A-A

Der bores to skruehuller, det ene ca. 4 mm, og det andet ca. 12 mm fra den bukkede ende. Kontaktarm 2 laves på samme måde, dog skal enderne ikke hvælves, men bukkes svagt som en skispids. 3 viser en kontaktplade af messing, hvis mål findes på tegningen. 4 er en 6 mm aksel, der er drejet ned i den ene ende. Her påloddet kontaktarmen med en solid lodning. Kan man ikke dreje denne ende ned, kan man bore et seks mm hul i pladen og lodde den fast på begge sider. 5 er en messingbøsning, som sættes fast i bordpladens forside og midt på det spor, hvor kontakten ønskes anbragt. Man kan som erstatning for denne bøsning bruge et plexiglasrør eller lignende, som presses fast i bordpladen. Monteringen foregår, som fig.3. viser. På A er kontakten afbrudt, og på B er strømmen sluttet. På den ene ende

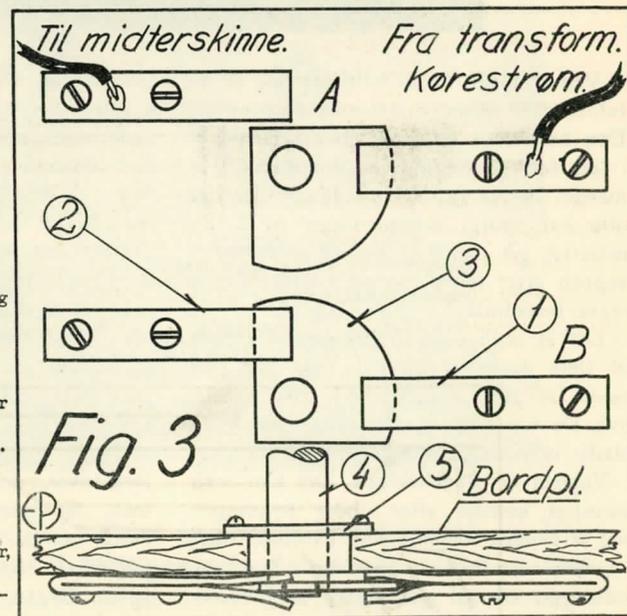


INDUSTRI-nyt

I den sidste tid er der dukket mange nye ting op i tilbehør til modeljernbanen. Ikke mindst kan man nu få et utal af forskellige miniaturautomobiler i næsten samtlige eksisterende modeller.

Især er det værd at lægge mærke til de sidste modeller fra firmaet "PILOT". En Ford Vedette, en Anglia, Renault 4 CV og sidst den nye Opel - Kaptajn, og alle udmærker sig ved at være "forstørret" og derfor nu bedre præsenterer sig sammen med det øvrige, som hører til på banen.

Man må håbe, at "PILOT" får succes med de nye modeller; det er i hvert fald fortjent. Endvidere må vi håbe, at der vil blive udvidelser i vognparken med endnu flere europæiske og amerikanske biler i denne superserie. Det viser, at dansk hobby-industri har initiativ og sagtens kan hævde sig overfor udlandet. J.L.



af akslen, der stikker frem på bordets forside, påskrues man en viserknap, som købes hos radio-manden. Den skrues således på, at den, når strømmen er afbrudt, står på tværs af sporene på sporeplanen, og lige med dette, når strømmen er sluttet.

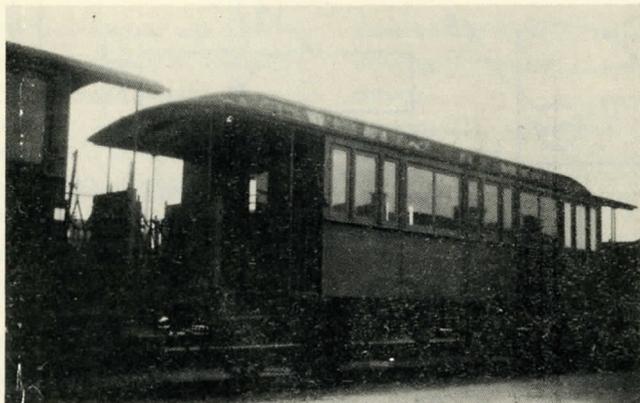
Vil man ikke ofre denne viserknap, kan man bore et hul i akslen og heri anbringe et pænt "hjemmelavet" håndtag.

EPI.



vi bygger

DSB's litra CYP



Ved at blade i min billedsamling er jeg faldet over denne morsomme personvogn. Den har indtil nogle år efter krigen kørt i fast fart på KSB og er derfor kendt af mange. Da en del af vore læsere desuden ofte har spurgt om tegninger til KSB's materiel, gik jeg i lag med at rekonstruere vognen efter billederne og nogle tidligere tagne hovedmål.

Det er muligt at enkelte læsere kender til flere detaljer end dem, jeg har fået med. De gør os derfor alle en tjeneste, hvis De ved billeder eller skitser kan gøre bladet opmærksom på eventuelle mangler.

Vognen er pladebeklædt. Det kan man naturligt komme efter under bygningen ved at benytte messing eller hvidblik. Men for den, som ikke tør give sig i lag med lodninger, etc. er glanskarton et udmærket grundlag. I så fald skærer man alle

siderne ud, før man begynder at samle kassen. Der skæres et dobbelt sæt. Eet, hvor man laver vinduesudskæringer efter den yderste afgrænsning og eet, hvor man følger den inderste. Fidusen er den, at man maler de to sider hver for sig, den „ydre“ med vognens farve og den indre med vinduesrammernes farve.

Laves taget også i pap eller karton, gør man bedst i at lime to stykker sammen, så krumningen holder sig. Tagrytteren laves i alle tilfælde bedst af træ og hølves i facon.

Bygger man i metal, bliver vanger/pufferplanker, der loddes eller skrues sammen, det bærende element. Vognkassens bund kan da laves i tyndt metal og ved påloddede flige holdes på plads på vangerne. Bygger man derimod i pap eller træ, må man lave en ca. 4 mm tyk vogn-

bund af træ. Denne må ikke rage nedefor siderne. På vognbunden fastgøres lejerne for hjulene. Det kan for eks. være Fleischmann eller Long. Sidstnævntes akselkasse passer dog ikke til denne vogn-type. Derefter limes vanger af ca. 3 × 3 mm trælistor uden på lejerne og fast til vognbunden, således at enderne rager så langt udenfor enden, som tegningen viser. Når dette er klarer, kan endeperronerne fastgøres til disse udkragede vanger. Husk, at koblinger skal fastgøres til selve vognbunden, ikke til perronerne.

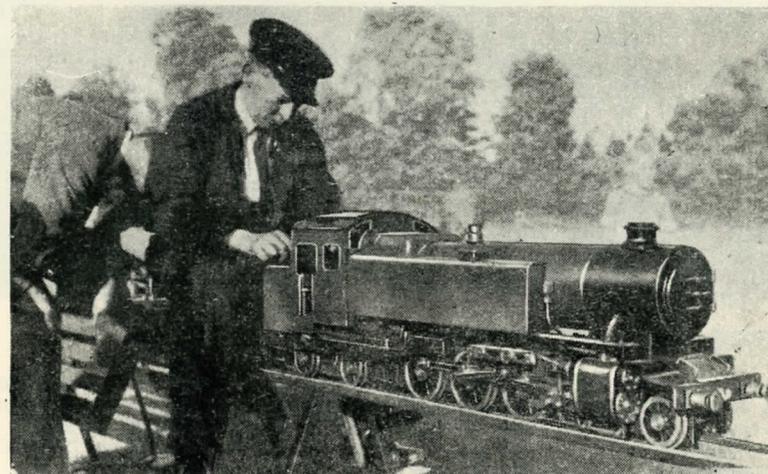
Platformene, der er så store, fordi de skal kunne tage den spidsbelastning, der ofte opstår ved nærtrafikken, hviler oven-

på vangerne. Bundpladen er af træ, der er riflet som plankedæk og pladerækværket er af samme materiale som vognkassen. Man kommer nok ikke uden om at lave det øvrige rækværk i metal, men med tålmodighed går det også.

Før DSB overtog vognen, var den grønmalet, derefter fik den Statsbanernes standardfarve og med orange gule vinduesrammer. Skulle nogle ønske at lave den grønne vogn, skulle der endnu være mulighed for at tage en farveprøve, idet DSB, såvidt vides, endnu ikke har malet alt materiellet om. Jeg har da set et af de gamle KSB diesellok køre med sin gamle farve. Vognbunden er sort og taget gråt.

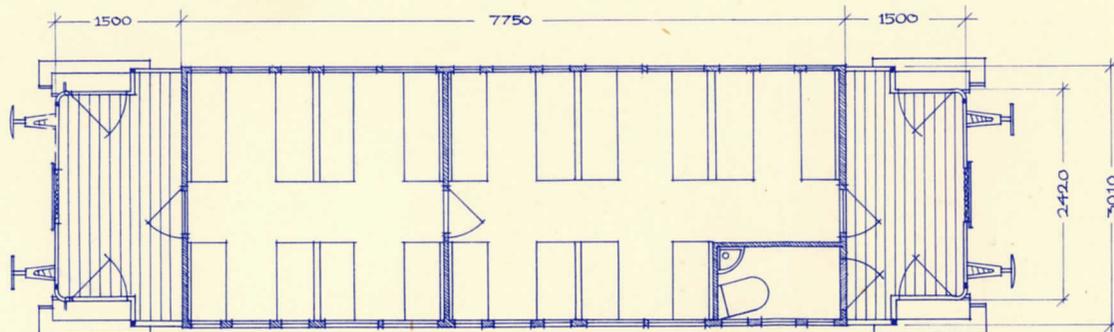
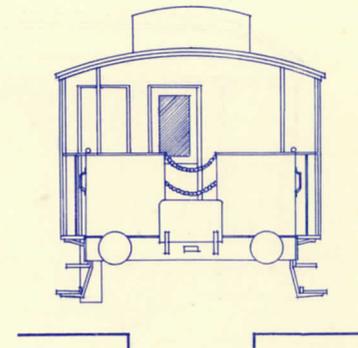
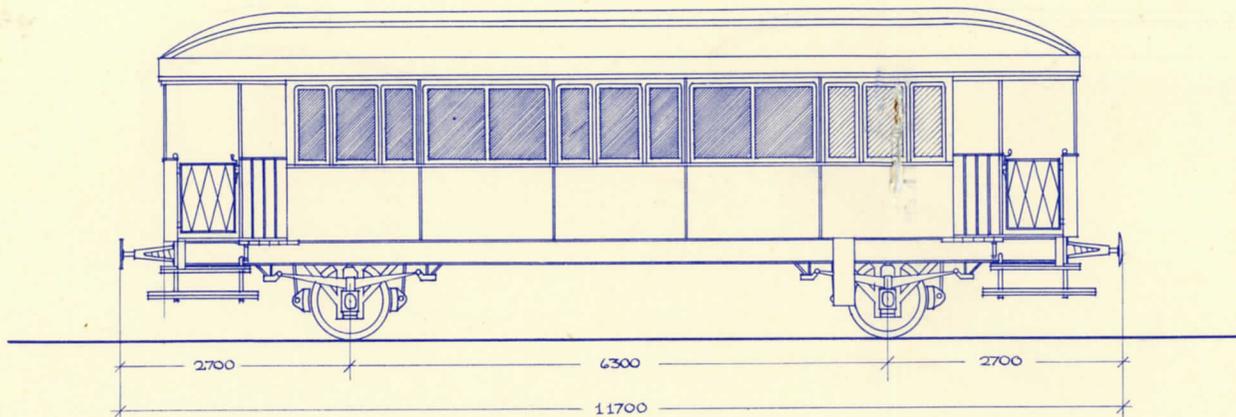
OBJ.

En Englænder

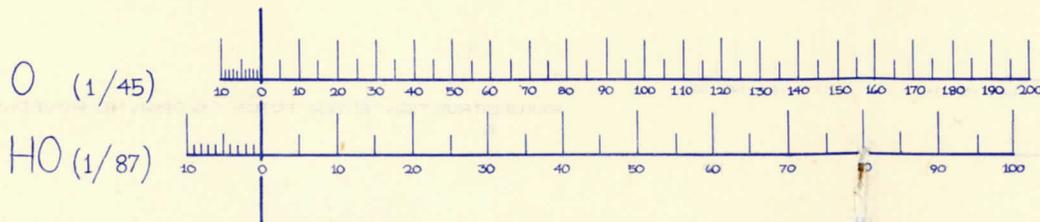


MODEL ENGINEER

Mr. H. G. Taylor fra Guildford har selv konstrueret og bygget denne "free-lance" tendermaskine for dampdrift i 5 tommer sporvidde. Manometret blev lavet for sig, og hjulene er det eneste støbegods på maskinen.



TOILETVINDUER MATTEREDE !

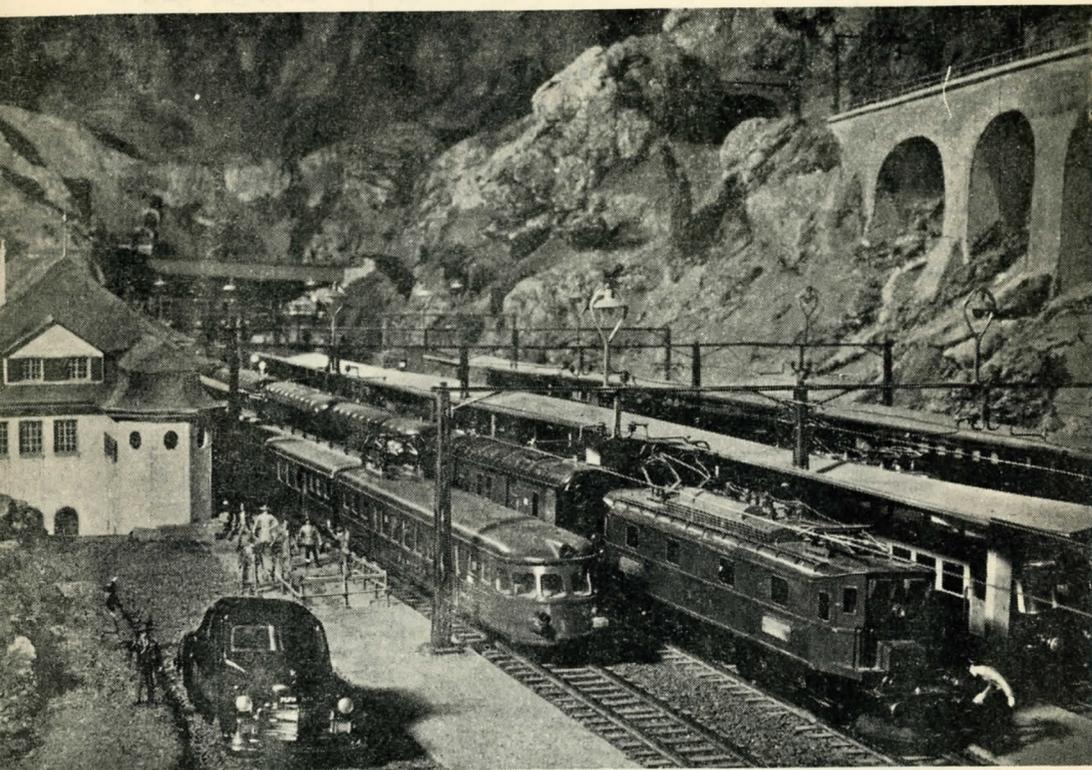


REKONSTRUKTION EFTER FOTOS OG OPGIVNE HOVEDMÅL!

DSB	2-AKSLET PERSONVOGN. LITRA CYP NR. 4656	MODELBANE-NYT	TEGNET: 15. 10. 56	SKALA HO
	TIDLIGERE: KØBENHAVN-SLANGERUP-BANEN	DECEMBER 1956	O. BRANDSTRUP-JENSEN	MÅL: 1/1

»MORGENSONNE«

- en svejtsisk modelbane af format

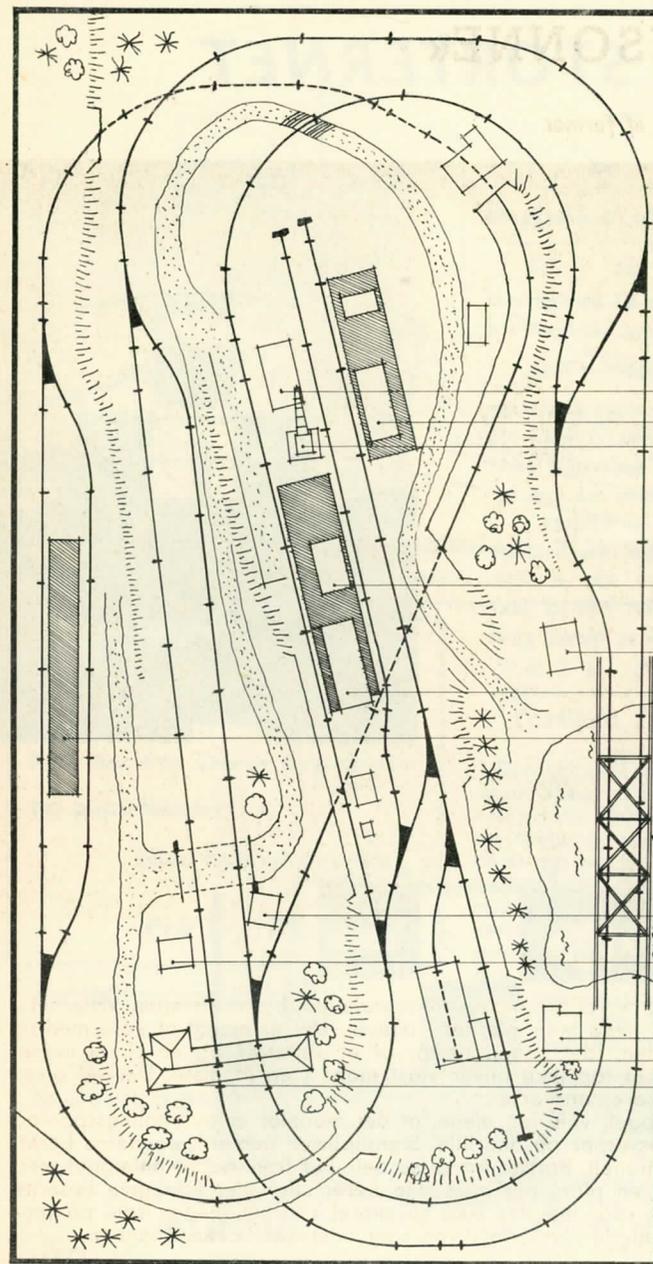


MÅNEDENS SPORPLAN

Vi bringer her en tegning af et anlæg tilhørende hobbyforretningen »Hjørnet«. Det er et udstillingsanlæg, hvad man mærker i planen. Det er muligt at køre med to tog uafhængigt af hinanden, idet banen består af et »ottetal« og en cirkel indeni hinanden, dog således at et tog ikke bliver »låst inde« i en af disse. Derved gives ret gode muligheder for køreplanskørsel.

Skulle man indvende noget, ville jeg mene, at der mangler et overhalingsspor på den store station og et læssespor på den lille. Signalposten har nok en større berettigelse tværs over godsstationen. Bortset fra disse detaljer fremtræder anlægget med et nydeligt panorama og en plan, der med sine køremuligheder kan give læserne forskellige tips. De mange spor mærkes ikke så stærkt i virkeligheden som på tegningen, idet de ved beplantede niveauforskydninger »dækker« over hinanden.

OBJ.



MÅNEDENS SPORPLAN!

»MÄRKLIN« SPOR
MÅL: 250 x 130 CM.

- GRUSLAGER
- GODSSTATION
- KRAN
- VARESKUR
- HUS
- STATION
- STATION
- VANDTÄRN
- HUS
- HUS
- REMISE
- SIGNALPOST

PLAN 42
BRANDSTRUP

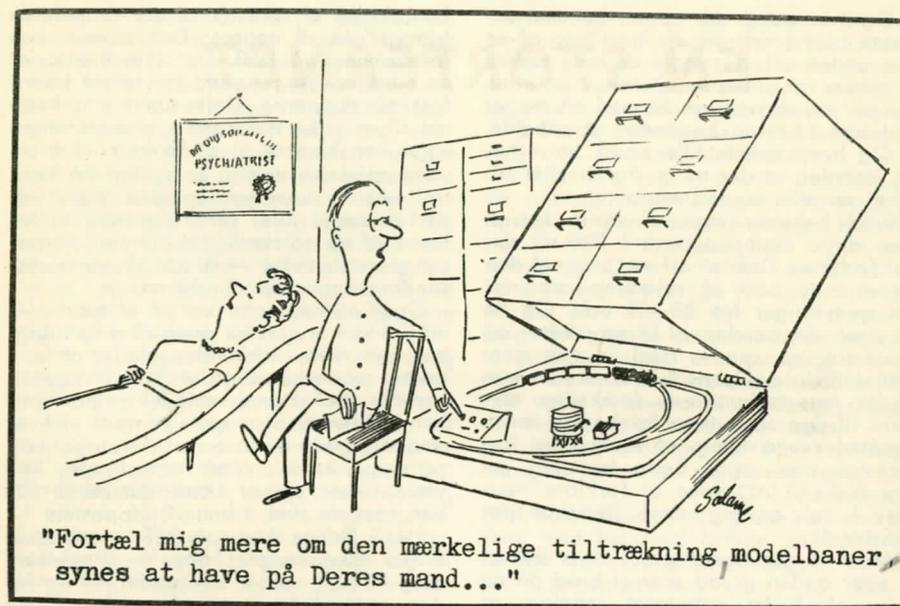
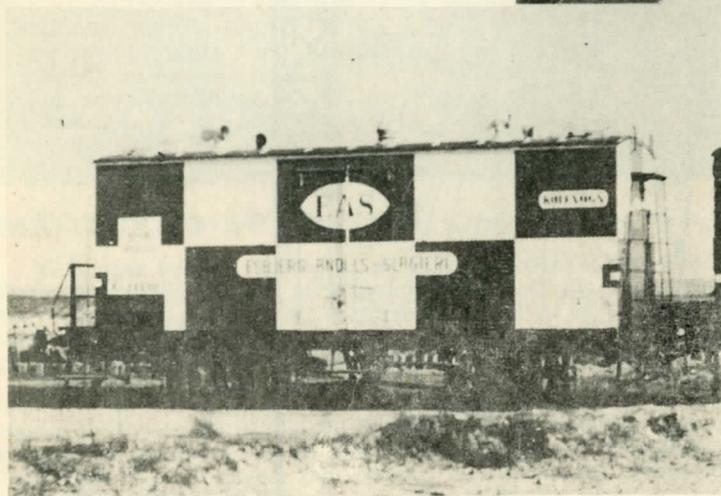
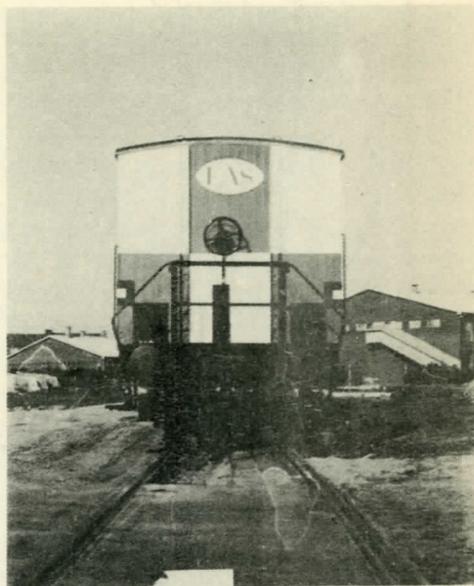
EN STORTERNET

Fra en af vore læsere, hr. Søndergaard i Esbjerg, har vi modtaget:

Jeg sender et par billeder til Modelbane-nyt, som jeg synes kan have interesse for modeljernbanebyggere.

Det er en farvestrålende vogn med røde og hvide felter. Firmamærket er med blå påskrift, hvorimod ordet *kølevogn* samt *DSB* og *litra* er sort. „Vognen må kun benyttes til lokal transport i Esbjerg“, — desværre, for det er en vogn, der liver op i landskabet. Der findes 11 stk. af disse vogne og de har litra IKD. Det er ikke nye vogne, men gamle, som er blevet gjort i stand.

HS—



"Fortæl mig mere om den mærkelige tiltrækning, modelbaner, synes at have på Deres mand..."

Hobby-Magasinet „Kæphesten“

Køb det hos Deres bog- blad-
og papirhandel

eller hobbyforretning

Pris kr. 1,50

Luftledningsmaster

Spor HO kr. 1,40

Spor 0 kr. 4,75

løse ledninger kr. 0,60 - 2,00

BP-TOG

Postbox 26

VIRUM

TRYK PÅ EN KNAP
.....
(fortsat fra side 181)

Der gik vel et kvarters tid eller lidt mere. »Skal vi lige kaste et blik på panelet over strækningen mellem Odense og Nyborg, specielt Hjulby«. Her gentager sig nu, hvad vi før så på Odenses kontrolbord. Alle sporskifter og signaler indstilles, og lidt efter markerer røde lamper, at sporet nu er besat — af vort godstog fra før, og vi kan på sporplanken følge dets bevægelse, lige til Nyborg ved sit indkørselssignal »overtager« det. Det virker temmelig fantastisk.

Og hvordan bringes nu alt dette til at fungere? Spørg mig ikke, for det kan kun en stab af specialuddannede ingeniører svare på, — og så ville det alligevel være de færreste af læserne, der forstod det hele. Så meget kan jeg imidlertid sige, at det hele styres af et væld af relæer. Jeg var da også en tur nede i relækælderen, og det var temmelig overvældende, hvad jeg så af installationer

— Og hver gang, der oppe i kommandoposten blev foretaget en indstilling af en eller anden art, begyndte en lang række af relæer at arbejde. Det lød omtrent, som når en skrivemaskine med en meget øvet ved tasterne begynder at arbejde. — Og hvert eneste lille smæk, man hører, betyder, at der nu er startet eller afsluttet en eller anden manøvre.

Hvad behøver man af strøm for at drive dette kæmpeapparat? Det vil sikkert forbyde Dem at erfare, at langt den overvejende part af relæerne arbejder ved spændinger fra 2,3—11 volt. Og de impulser, der sendes ud til sporskifte- og signalmotorer, sendes med 24 volt gennem skinnerne. Gennem hver skinne kan sendes mange hundrede forskellige »ordre« til lige så mange forskellige modtagesteder ved hjælp af forskellige frekvenstal, men også dette tror jeg, vil føre for vidt at prøve at forklare nærmere — selv om jeg kunne. Der skal specialister til.

Hvad vil der egentlig ske, hvis der af en eller anden grund sker et brud på en forbindelse? En saboteret ledning, et skinnebrud el. lign.? Der sker blot det, at hele redeligheden automatisk går på **Stop**, således at der ikke af den grund kan ske nogen katastrofe. Er det ikke betryggende at vide? — Og er det »kun« den almindelige strømforsyning, der svigter, er der en mængde akkumulatorer, som automatisk kobler sig ind på ledningsnettet til kontrollamperne, således at disse — indtil fejlen er fundet og afhjulpet, — fungerer videre, som om intet var hændt. — Men man må ud og skifte spor og sætte signaler med håndkraft, til man igen har strømmen til motorerne i orden.

Vi mennesker kan gøre forkeret, — men dette omfattende og sindrige apparat kan ikke alene ikke fejle, men det gør også af sig selv opmærksom på, dersom man vil have det til at foretage en indstilling af signaler og sporskifter, som ikke er rigtig. Og så er det jo om at få tænkt sig om og ændre indstillingen, så alt kommer til at klappe.

En plage har dette store anlæg tilfæles med et modelbaneanlæg — nemlig kampen mod det snavs, som kan indvirke på de elektriske forbindelser. De kender sikkert selv til, at der kan være dårlig

kontakt på et spor, fordi det simpelthen trænger til at renses. Det samme kan forekomme på DSB. Det sker f. eks., at en maskine bruger sand for at stå bedre fast på skinnerne. Dette sand kan komme til at virke isolerende, således at en vogn kan komme til at blokere et spor, uden at dette derfor er synligt på kontroltavlen i kommandoposten. Man har derfor været nødt til at henstille til førerne af de forskellige maskiner — især rangermaskinerne — at de bruger deres sandingsapparater mindst muligt.

Også en ting som rust på et spor, som måske kun bruges en gang eller to i døgn, kan virke isolerende, således at lamperne på kontrolbordet ikke fungerer, som de skal. Der er således et par spor her i Odense, hvor man er nødt til hver dag en gang eller to at foretage »afrustnings«-kørsel, blot for, at man kan være sikker på, at kontrollamperne virker, som de skal, i kommandoposten.

Her i Danmark — på DSB — må sporskifter ikke »skæres op«, — i modsætning til flere steder i udlandet, — og for den sags skyld også på nogle danske privatbaner. Sker det alligevel, meddeles det selvfølgelig straks i kommandoposten, idet det pågældende sporskiftes sikring simpelthen brænder over. Straks efter bliver det pågældende skifte så undersøgt, for at man kan sikre sig, at det ikke på nogen måde har taget skade af opskæringen, og først derefter indsættes der en ny sikring, så det igen er klart til at fungere.

En ting, som også er under montering på Odense kommandopost, er togtidskriveren. På et stykke papir, hvorpå er anført døgnets tider for hvert 20. minut, samt vinkelret herpå, stationsnavnene mellem Nyborg og Fredericia, afsætter en lille hammer hvert halve minut nogle punkter. Hammerens bevægelser dirigeres af togene ude på strækningen ved hjælp af skinnekontakter og relæer, og når et døgn er til ende — eller før — kan man

Har De noget De vil sælge?

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

direkte af disse mærker på papiret aflæse, hvordan turen har forment sig for hvert enkelt tog — hvorlænge det har været under vejs i hver enkelt blok, om det har haft standsninger, f. eks. for stopsignal, om det har kørt langsomt eller hurtigt o.s.v., ja, for den trænede er det ligefrem muligt at aflæse det pågældende togs hastighed. Jeg kunne f. eks. selv overbevise mig om, at et bestemt tog havde haft det lidt svært op ad den lange, stejle bakke fra Nyborg til Hjulby, og at det derefter havde været i stand til at sætte farten op, efterhånden som stigningen fladede ud.

Det er såmænd ikke så forfærdelig mange år siden, at vi ikke her i Danmark selv ville have kunnet løse den opgave, — at foretage projektering og installation af et så omfattende og indviklet anlæg, som det nu beskrives. Det glædede mig derfor også overordentlig at erfare, at Danmark selv meget grundigt har en finger med i spillet, lige fra den første streg på tegnepapiret, og til den sidste skrue, der skrues i og den sid-

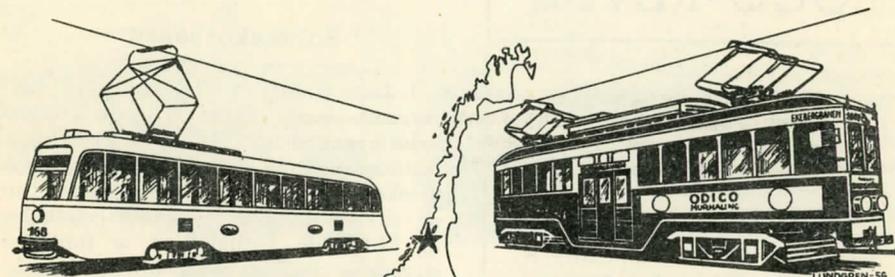
ste ledningsstump, der loddes fast. Kontrolbordet med tilbehør for selve Odense station er rent dansk arbejde fra først til sidst, og kontrolpanelet over strækningen er blevet til ved et samarbejde mellem A/S Dansk Signalindustri, København, og A/S L. M. Ericsson, Stockholm.

Til slut skal jeg — udover den tak, jeg fik anbragt i gæstebogen i kommandoposten — igen udtale en meget hjertelig tak til DSB i almindelighed, og til personalet på Odense station i særdeleshed, for den overordentlige venlige modtagelse, der blev mig til del, og ikke mindst, fordi det ganske umiddelbart fremgik, at vi modelbanefolk, som oprigtigt interesserer os for vort store forbillede, altid skal være velkomne til at få oplysninger og vejledninger efter vort behov, — og for den invitation, jeg fik til blot at »komme igen«, så snart jeg havde lyst.

C. J. Andersen.

P.S. Modelbane-nyt vil gerne, om det ønskes, ved lejlighed bringe en kortfattet teknisk beskrivelse af anlægget — dog kun i princippet.

Red.



NORSKE SPORVEJE OG LOKALBANER

af Leif Bang

Ekebergbanen

Planen om at få en sporvejsforbindelse fra Kristiania til Ljan over Ekebergshøden var for første gang fremme i 1897. Den blev gentagne gange behandlet i Aker

herredsstyre og i Kristiania bystyre, men først den 7. oktober og 11. december 1913 blev der ved kongelig resolution givet koncession på en elektrisk bane på ovennæv-

te strækning. Koncessionens varighed blev sat for 30 år fra det tidspunkt, banen blev sat i drift.

Selskabet A/S Ekebergbanen blev stiftet 27. marts 1914 og anlægsarbejdet blev påbegyndt samme år. Den 1. juli 1917 blev trafikken officielt åbnet for drift.

Banens længde var de første år 8 km — fra Stortorvet til Sæter — hvoraf 2,4 km på Sporvejenes linien. I 1931 blev sidelinien til Simensbråten på 1,5 km åbnet for drift, og i 1941 blev banen forlænget 1 km fra Sæter til Ljabru, så den samlede længde nu er 10,5 km.

Banens vognpark, som ved åbningen bestod af to-styrede motorvogne, er gradvis forøget og består i dag af 17 motorvogne og 11 bivogne. Nogle af de ældste vogne kører endnu i myldretimerne, men de fleste er ombyggede til enkeltstyrede motorvogne af en mere moderne type. Der er

bygget helt nyt karosseri på gamle delvis ombyggede bogier. Dette arbejde er udført på eget værksted, ligesom man de sidste år har bygget 3 nye motorvogne og 2 bivogne sammesteds. Vognene er bygget for fast konduktør, og der er 2 indgangs- og 2 udgangsdøre, som betjenes ved trykluft. Strømaftagerne er af en ny og let type, ligesom der er gjort meget for at vognene skulle få et pænt udseende i modsætning til den gamle type, som betegnes som verdens grimteste sporvogn.

Driftsspændingen er på 1200 volt jævnstrøm, men planerne ligger i store træk færdige for omlægning til 600 volt jævnstrøm for lettere at kunne drive samdrift med sporvejsnettet i Oslo.

Det har været tanken at indføre Ekebergbanen i tunnel til Oslos centrum, men dette projekt er skrinlagt. I stedet vil man anlægge den som boulevardbane ind til centrum. Der bliver eventuelt forbindelse med det øvrige forstadsnet over Simensbråten til Manglerud.

LOCO-REVUE

Det franske
modelbaneblad



Mange interessante artikler
også for skandinaviske læsere
og både om rigtige baner
og modelbaner.



Pris kr. 2,50 pt. nr. - årsabonnement
kr. 29,00.

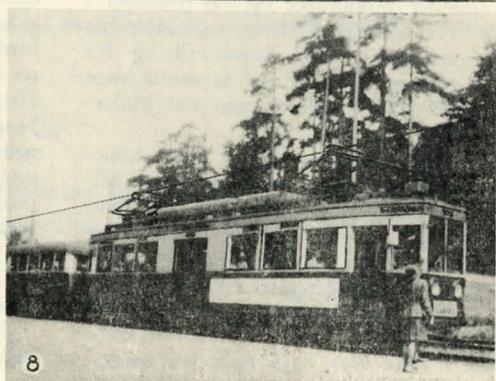
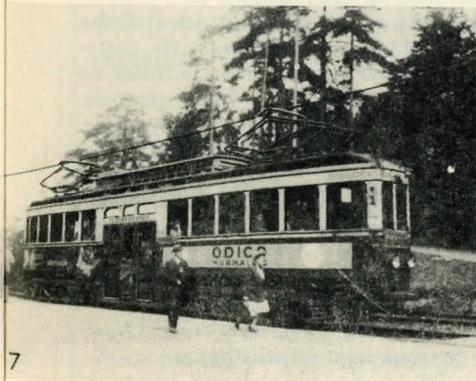
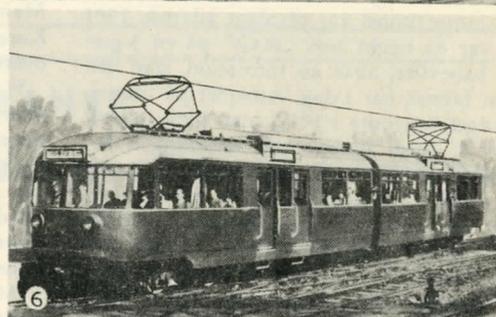
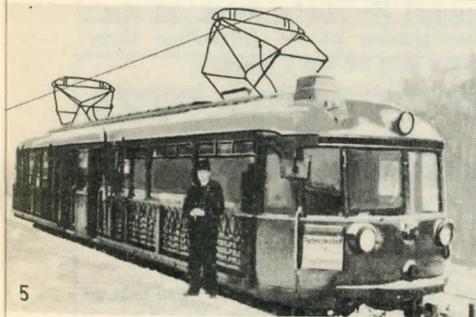
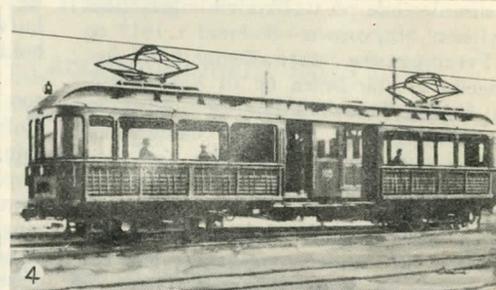
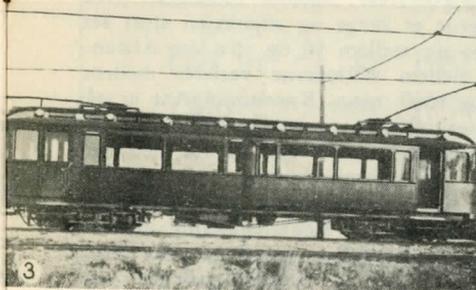
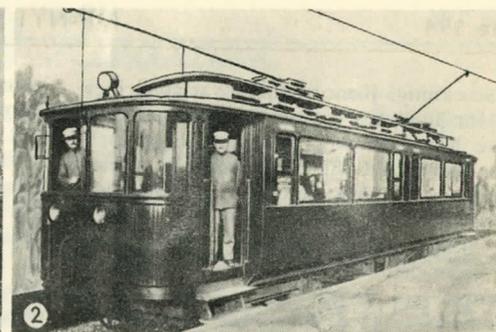
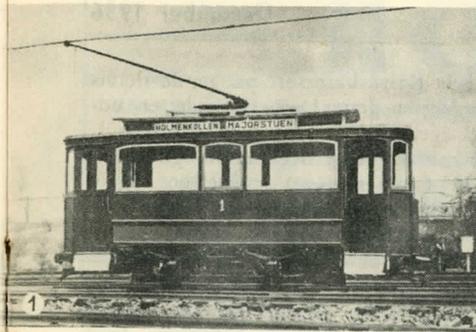


AGENTUR:
MODELBAANE-nyt, VIRUM
POSTKKT. 35 056.

Holmenkolbanen

I årene 1891—95 blev der gjort flere forgæves forsøg på at få en baneforbindelse i gang mellem Kristiania by og skovterrænet omkring Holmenkollen, hvor Holmenkollen Turisthotel allerede var i drift og virkede dragende på byens befolkning og tilrejsende. Grunden til, at forsøgene strandede, var de usikre driftskalkulationer, som udelukkende var baseret på den tilfældige udfarts- og turisttrafik fra byen.

- Nr. 1. Vogn nr. 1 fra 1898.
Nr. 2. Vogntype fra 1910.
Nr. 3. Type 1914 med perroner og fører-
rum i begge ender.
Nr. 4. Type 1928 med midterperron.
Nr. 5. Stålvogn fra 1939.
Nr. 6. To-delt vogntype fra 1943.
Nr. 7. Ældre vogntype på Ekebergbanen.
Nr. 8. Nyere vogntype på Ekebergbanen.



Først i 1896 kunne det private selskab A/S Holmenkolbanen konstitueres. Den 6 km lange banestrækning, som blev anlagt mellem Majorstuen og Holmenkollen kunne indvies i maj 1898. Selve baneanlægget blev udført efter de dengang gældende normer for „Jærnbaner af Klasse 2“, ledningsnet og vognmateriel efter datidens europæiske normer.

Udvidelser af driftsområdet virkede også stimulerende på trafikudviklingen, først sidelinien Majorstuen—Smestad i 1912 og så Tyvannsbanen i 1916. Denne 5 km forlængelse af stamlinien op til Frognerseteren åbnede hele Nordmarksområdet for bybefolkningen og skabte en næsten eksplodiv trafikstigning. I perioden 1909—19 steg passagerantallet fra 1 million til 5,3 millioner.

Den næste milepæl i banens livsløb var åbningen af undergrundsbanen mellem Majorstuen og Nationaltheatret. Denne 2 km lange tunnel var planlagt allerede 1901 og var da tænkt som „skaft“ på en 3-gretnet banevifte, altså en formation, som den man faktisk har i dag. Arbejdet på tunnelanlægget begyndte i 1912, men blev stoppet i 1914, fordi husene på strækningen begyndte at slå revner, og der var fare for at enkelte ejendomme skulle styrte sammen på grund af udskridninger i forbindelse med baneudgravningen. Endelig var der uvished med hensyn til endestationens beliggenhed inde i byen. Først i 1926 kunne arbejdet genoptages og var fuldført i 1928. Fra sommeren dette år kunne banens passagerer køre direkte til og fra byens centrum i stedet for at skulle stige om til eller fra bysporvognen ved Majorstuen.

Da Aker kommune i 1933 blev økonomisk interesseret som hovedaktionær i selskabet, overtog dette i 1934 den kommunalt byggede Sognsvannsbane, 6 km, og kommunens andel i Smestadbanen, som så i 1935 blev forlænget med 2,8 km til Røa. I de sidste år er denne banegren yderligere forlænget med 2 km ind i Bærum kommune. I 1942 blev også A/S Bærumsba-

nens nye Kolsåslinie ført ind på Røabanen og trafikerer denne ned til Nationaltheatret.

Selskabets baneanlæg har nu en samlet længde på 30 km regnet i enkeltspor. Samtlige linier har dobbeltspor. På Holmenkollinien er horisontaltraséen stærkt kurvet, og mellem Holmenkollen og Frognerseteren ligger sporene i en gennemgående stigning på 50 o/oo. Sidelinierne har væsentlig lettere trasé, ligesom tunnelen, hvor kurverne er svage og stigningen stort set holder sig mellem 30 og 40 o/oo. Afstanden mellem stationerne varierer mellem 500 og 1000 meter. Køreledningerne er på Holmenkollinien, væsentlig på grund af den ugunstige kurvatur, bibeholdt med den gamle sporvejsophængning, mens sidebanerne har selvregulerende dobbeltophængning. Automatisk signalregulering af trafikken er hidtil kun gennemført for tunnelstrækningen og forgretningsstedet ved Majorstuen. Herudover køres „på sigt“. Kørehastigheden på de forskellige linier overstiger ikke 50 km i timen.

Holmenkolbanen har 43 bogievogne, hvoraf 3 er fast sammenkoblede dobbeltvogne på 3 bogier, 8 med fast konduktør og resten en gammel type med midterperon og 2 kupeer. Alle vogne har en udvendig bredde på 3,20 m, hvilken er den største bredde på nogen norsk forstadsbane. Længden varierer fra 15—17 m.

Med A/S Holmenkolbanens 3 linier samt Kolsåsbanen og Statsbanernes linie Oslo V—Sandviken må den vestlige del af Oslos forstadsområde siges at være godt udstyret med banekommunikationer indenfor en afstand af 8—18 km fra byens centrum. Nogen væsentlig udbygning af selve linienettet i dette område er derfor ikke aktuelt.

Kort over Oslos forstadsbaner findes i forbindelse med artiklen „Lidt om bybaner“ i MB-nyt nr. 10/54 side 153.

(Kilder: Norsk teknisk ukeblad samt diverse sporvejsjubilaæumsskrifter m. m.).

Fortsættes med: Bergens Sporvei, Trondheim Sporvei samt Graakalbanen.

HO Rivarossi

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

Pris pr. nr. kr. 1.90 — årsabonnement kr. 12.00
Ældre numre (1954/ 1. — 2. — 3. — 4. — 5.)
pr. stk. kr. 1.75

Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

BUCO MODELJERNBANER

er fremstillet både med sans for teknik og formskønhed



Buco spor O modelbaner fås både til mekanisk og elektrisk drift i mange modeller.



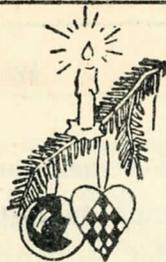
Buco spor HO er afpasset til europæiske forhold og kan kombineres med andre gængse mærker (punktkontaktskinner).



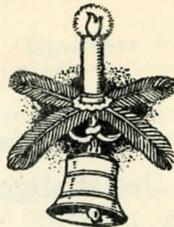
BUCO-tog fås i de førende forretninger.

Buco modelbaner er schweizisk kvalitet.

A. BUCHERER & CO., Diepoldsau, Schweiz.



*Glædelig jul
og et godt nytår
ønskes af Modelbane-nyt*



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.
EKSPEDITION: Modelbane-nyt,

Kongevej 128, Virum

Medarbejdere ved dette nr.:

Ole Brandstrup Jensen, Svend Jørgensen m. fl.
Telefonisk henvendelse:

Kun mandag, onsdag og fredag kl. 15-17 på
BYen 5703.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
Bladet udkommer med 12 numre om året.
Arsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnemønt
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.
Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:
KØBENHAVN:

Bauch, Aboulevarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kældereren, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Palladium Kiosken, Vesterbrogade 1, V.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

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

ESBJERG:

Vestjysk Hobby Teknik, Strandbygade 14.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Fa. Simon Madsen (legetøjs afd.).

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

ENGLAND:

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

FINLAND:

U-B Hagelin, Auroragatan 11 B 24, Helsingfors.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sabien, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætning
af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud
uden forbindelse (tif. BY 5703, alle hverdage undt.
tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen
og koster 20 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

MEMBER OF

FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manu-
skripter: senest den 10. i måneden.

Vi har også:

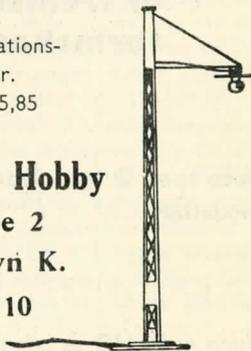
BODAN
vej- og stations-
belysninger.
kr. 3,85 - 5,85

Model & Hobby

Løvstræde 2

København K.

BY 3010



RUBRIKANNONCER

pris pr. ord: 20 øre (minimum 2 kr.). Annoncen må
være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for
at kunne komme med i næste nr.

Har De skinnestrenge til spor o som De
vil af med så skriv til redaktionen.

Philips vibrator-omformer med tilhørende trans-
formator H. S. V. sælges, fast pris kr. 110,—.
Berg, Larslejtstræde 1, PALÆ 6583 y.

Omformer-transformator 220 v jævn til 220 v vek-
sel, afgiver 6-18 volt veksel; til salg.
Allan Laursen, Julius Thomsensgade 12, NOra 4096.

»Märklin« HO til salg. Julegaven til Dem eller
Deres søn! Diesel ekspres ST 800 med 2 stk. ST 800
MT, pris kr. 503,50, sælges for 250,00 kr. Dobbelt-
ekspres DT 800 sælges for 115,00 kr., lokomotiv-
remise 411 B sælges for kr. 65,00.
Hans Chr. Jepsen, Frodesgade 138, Esbjerg.

Daglyssignaler — Märklin HO, katalognummer 446,
kr. 15,— pr. stk., incl. kontaktskinner (ældre model).
SUNdy 2420 - ØBro 8736 y.

TRIX-lok. 20/54 tenderlok, 20/52 Schnellzuglok,
20/61 TRIX Express Automat, transm. 20/147/220,
2 stk. Hochleistungsregler (fartregulatorer) alt veksel-
strøm. Alt velholdt, sælges til en pris af kr. 250,00.
Dyrlæge Kay Rasmussen, Klejtrup-Hobro.

Ramme til modelanlæg HO 2,40 xl, 40, solid.
Tre forskellige niveau, klar til skinnelægning kr. 58,00,
henvendelse Stenderups Materialhandel, Østerbro-
gade 109, RY 9026.

1 CM 800 og TM 800 Märklin sælges for halv
pris, velholdte. Hammer, Gøthåb 6935.

*De kører i skala
med Fleischmann tog*

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A, København K.

Telf. 9117 - 9118

Scenery

Det danske
landskabsortiment

har alt det, der gør
Deres bane til mere end
et skinnelanlæg.

Spørg efter Scenery
næste gang De køber.

En gros:

Elmborg, Møllealle 16, Valby
Palsdorf, Holmens Kanal 32, K

**Vil De køre
2-skinne/jævnstrøm?**

Så har vi ensretter og polvender til
at anbringe i forbindelse med Deres
transformator.

HSV-ensretter med polvender (ind-
bygget) kr. 30,00

Løs ensretter

(12-20 v, 1,5 A) kr. 20,00

do. indtil 2,5 A kr. 26,00

polvenderkontakt kr. 3,50

For spor HO føres alle gængse løs-
dele fra Märklin og Long for eks.
koblinger à kr. 0,50

Spor O-byggere kan vi levere hjul-
sæt i skala à kr. 1,75
isolerede à kr. 2,10

Spor 1-folk kan erhverve messinghjul-
sæt på stålaksel à kr. 3,50
aksellejer à kr. 1,00
og puffer (fjedrene)... à kr. 1,60

BP-TOG

Postbox 26 - VIRUM