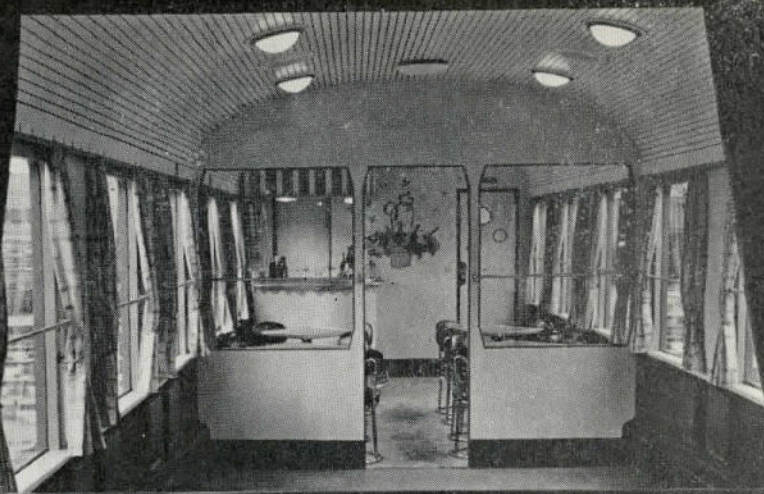




# MODELBANE *Nyt*



PRIS  
150

3. ÄRGANG

NOVEMBER 1954

11

# HOBBY CENTRALEN

## ALT TIL MODELJERNBANER

H.O.			
E.G.C. byggesæt til		Skinnehager, 1000 stk.....	3,00
<b>Godsvogne</b>		Harmonikaer.....	1,15
Litra PB.....	1,00	Batterikasser pr. sæt.....	0,50
Litra QH — PFR.....	1,50	<b>Udstansede byggedele til huse</b>	
Litra IKS — ZA.....	2,00	<b>udført i plastik</b>	
<b>Person- og Postvogne</b>		Døre (to forsk.) pr. stk.....	0,35
Litra AC — CM — CR —		Vinduer (tre forsk.) pr. stk. ..	0,35
DC — CD.....	6,00	Porte (to forsk.) pr. stk.....	0,35
CU.....	6,50	Perronlampe, meget fin.....	3,85
DJ.....	4,45	HSV transformator.....	65,00

*Kom hen og se hos*

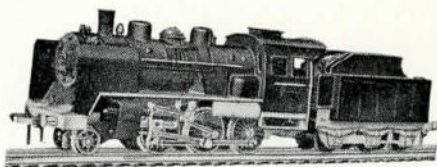
*Prisliste tilsendes mod  
40 øre i frimærker*

# HC

MØNTERGADE 10. — København K.  
Byen 5714 x

*(Provinsordrer ekspederes omgående)*

*Fleischmann*



*Den store  
succes!*

Persontogslokomotiv — model af  
Reihe 24. Velegnet også til blandet  
tog og lettere godstog. Forsynet  
med aut. kobling og frontlygter.

*Generalagentur:*

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

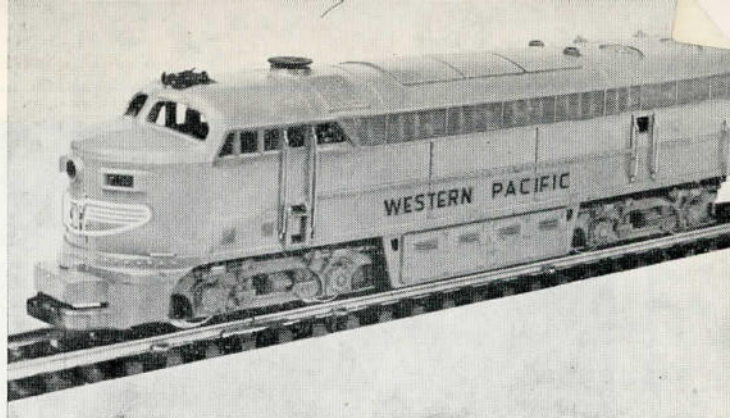
København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18



# WESA

Svejtsisk  
præcision.  
Den eneste  
virkelige bord-  
bane. Kun 13  
mm sporvidde.



**RIVAROSSİ HO**  
**BUCO HO & O**  
**HAG Spor O**

*Italienske modeller —  
superdetaillerede*

*stor, men solid.*

*kvalitativt uovertruffen — „model og legetøj i eet“.*

Generalagent:

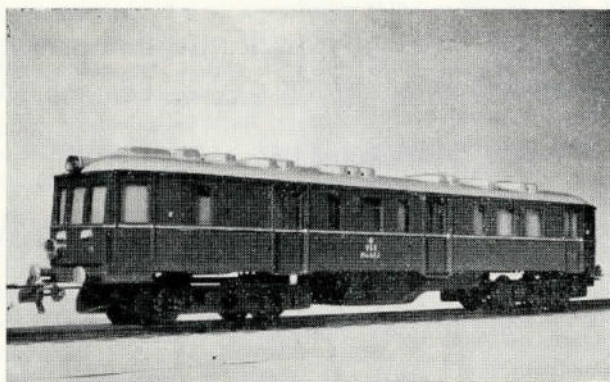
**H. HOLDT**

Vingaards Alle 63

HELLERUP

Telf. Helrup 76 18

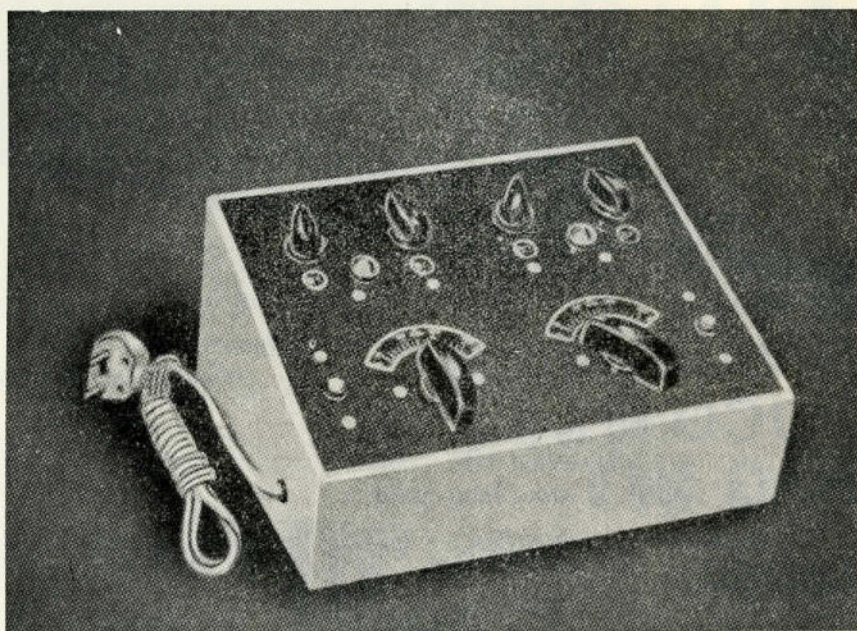
I vinter skal vi alle køre med



*Long*

Den forbedrede udgave af Mo-motorvognen leveres nu med  $\frac{1}{2}$  års garanti. Den er forsynet med perfektomskifter, frontlys i begge ender, som skifter automatisk ved retningen — ny motortype, nylonkardan nylontandhjul . . . . . kr. 115,00

*Long* — Taga 3158 u — Taga 2440 y



Dobbeltransformer med 2 fartregulatorer, der hver kan styre et hvilket som helst af 4 baneafsnit og også perfektskifte toget på det pågældende afsnit (som afbildet) (2 × 40 W) ..... kr. 125,00

Enkelt transformer med fartregulator, kontrollampe og perfektomskifterknap (50 W) ..... kr. 65,00

**6 mdr.s fabriksgaranti**

Blinkrelæ til indbygning (12–20 V) pr. stk. kr. 2,00

*Bemærk! Alle transformere er kun til vekselstrøm.*

# H. S. V.

*Mølle Allé*

*Valby*



# Modelbane<sup>-nyt</sup>

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årgang

November 1954

nr. 11

## Vi bygger en modeljernbane (7)

### KRYDSNINGSSPORSKIFTE

Vi begynder med at lægge sveller, som beskrevet under kryds. Vi undlader sveller de 2 steder, hvor sporskiftetrækket skal være. Vi sætter skinnerne på. Her skal vi påse, at den buede del af yderskinnen får den rigtige kurve. Husk at file ud i skinnen for de 2 tunger. Tvangsskinner og hjertestykker påsættes. Derefter filer vi 2 indvendige stykker til og sætter disse på. Det skal være de 2 stykker, hvor der files ud for tungerne.

Af 0,5 mm messingplade laver vi 2 små plader med hul og skruer på. De 4 tunger — 2 lige og 2 buede — files til og sættes på. De kan laves af almindelige skinnestykker, eller de kan laves af 0,5 mm messingplade, evt. 1 mm. Til sidst sættes de 2 resterende indvendige skinnestykker på. Her skal man passe på, at tungerne — når skiftet står krumt — ikke rammer de 2 skinnestykker.

### STRØM

Vi skal nu til at beskæftige os med det elektriske. Jeg vil i det følgende beskrive opbygningen i mit anlæg, der er af middelstørrelse.

For overhovedet at kunne få noget strøm til modelbanen må man have en transformator.

Der findes i handelen en del forskellige gode transformatorer beregnet for mindre anlæg. Deres ydeevne ligger fra ca. 50 til 200 watt. Til større anlæg skal man helst have specielt byggede transformatorer. De færdige transformatorer har en eller flere regulatorer. Disses antal er bestemmende for, hvor mange tog der kan køre på anlægget uafhængigt af hinanden. På en specielt bygget transformator kan man indstille et ubegrænset antal regulatorer, hvilket det efterfølgende vil vise.

En transformator består af en jernkerne af tynde jernlameller. På denne kerne er bevirket 2 af hinanden uafhængige ruller isoleret tråd, a og b. Når strømmen fra lysnettet går gennem rullen a, opstår der svingninger (magnetisme) i kernen. Disse svingninger forplanter sig til tråden b, hvori der opstår strøm. Man kan nu bestemme, hvor stærk strømmen i b skal være ved at gøre tråden tykkere, tyndere, kortere eller længere.

Lidt om strømmen. Ampere er strømmens styrke, volt er spænding, watt er forbrug. Man skal normalt regne med, at et kørende tog HO bruger ca. 10 watt. En lille magnet og en pære til 19 volt bruger hver ca. 1 watt.

Man kan således nogenlunde regne ud, hvor meget strøm man skal bruge, når

### VORT FORSIDEBILLEDE

viser denne gang — ja, hvad er det egentlig? Vi vil spænde Deres nysgerighed lidt og lade Dem gætte på, hvad det er. Løsningen vil De kunne finde andetsteds i bladet.

man planlægger og tegner sit anlæg. Det er dog klogt at beregne noget mere til senere udvidelser.

Vi opdeler strømmen i 3 dele:

1. kørestrøm.
2. sporskifte- og relaisstrøm.
3. strøm til belysning.

Hvor intet andet er anført i det efterfølgende er der tale om vekselstrøm.

Jeg har følgende transformatorer:

1 stk. 150 watt til kørestrøm.

1 stk. 150 watt til relæer.

(sporskifter og signaler).

1 stk. 200 watt til belysning.

På kørestrømstransformatoren er der en del udtag på følgende spændinger: (tallene er volt) 4, 5, 6,  $6\frac{1}{2}$ , 7,  $7\frac{1}{2}$ , 8,  $8\frac{1}{2}$ , 9,  $9\frac{1}{2}$ , 10,  $10\frac{1}{2}$ , 11, 12, 13, 14, 15, 16 og 28. Den sidste beregnet til omskiftning af lok. Disse udtag (19 ialt) føres til en 20-polet omskifter i følgende orden: 28, 0, 4, 5, 6, o.s.v. (fig. 1). Vi lægger mærke til på fig. 1, at de 28 volt ikke er ført direkte til omskifteren, men at der er indskudt en trykknop, således at der kun kan gives 28 volt, når regulatoren står på denne kontakt og der trykkes på knappen. Derfor kan både 1. og 2. kontakt bruges som 0-stilling. Den bevægelige del af regulatoren består af et messingstykke, der drejer om en aksel midt i regulatoren. Når man drejer regulatoren, får man de forskellige spændinger. Fra den bevægelige del fører en ledning til strømskinnen. Fra køreskinnen føres en ledning til transformatorens 0-forbindelse. Nu skulle et lok kunne køre på skinnen. Ønsker man at lade loket køre den modsatte vej, drejer man regulatoren i bund, trykker 2 gange kort på trykknappen, giver igen strøm, og loket skulle køre den modsatte vej.

Vi tænker os, at vi har 2 spor, som vi ønsker reguleret uafhængigt af hinanden. Vi har det første spor med regulator, nr. 1. Vi lodder på regulator 2 ledninger i lighed med regulator 1. Den anden ende af disse ledninger loddes enten på de tilsvarende steder på transformatoren eller på regulator 1. Ledningen fra den bevægelige del af regulator 2 føres til strøm-

skinnen på spor 2. Fra spor 2's køreskine føres ledning til 0 på transformatoren. Af fig. 2 fremgår det, at de 28 volt i alle tilfælde skal komme direkte fra transformatoren, idet en trykknop skal skydes ind.

På denne måde kan man selv bestemme, hvor mange regulatorer og afsnit man vil have. (fig. 2 og 3).

Vi tænker os 6 spor, som vi ønsker opdelt i 2 afsnit med hver sin regulator og således, at vi kan lukke for hvert enkelt spor, (fig. 4). Vi har 2 regulatorer og 6 afbrydere. Fra de 2 regulatorer føres ledninger til afbryderne 1—3 og 4—6. Fra kontakterne føres ledninger til de respektive spor. Fra køreskinnerne føres ledninger til 0. Med denne opstilling kan man efter behag lukke for de 6 spor, og 2 tog kan køre uafhængigt af hinanden.

Har man et spor med stoppebom, kan man bruge opstillingen i fig. 5. Det afbrudte stykke skinne ved bommen, der er påvirket af en trykknop forhindrer, at loket støder mod, hvis man skulle glemme at lukke for strømmen.

Fig. 6 viser, hvorledes jeg har løst problemet med kørestrøm. Der er 3 regulatorer indbyrdes forbundet med transformatoren efter det omtalte princip. En regulator for udkørsel, en for indkørsel og en for rangering.

Fig. 6 viser „FJORDBY“ station.

Regulatorer og afbrydere er anbragt på kontrolbord, men for at lette oversigten er de på fig. anbragt på sporet. For ikke at få for mange streger ved at skulle tegne samtlige ledninger er regulatorerne mrkt. a, b, og c, og det fremgår af fig., hvilken regulator, der betjener det pgl. spor. Ledningerne er ført fra regulator og til den respektive afbryder.

Man lægger mærke til, at hovedsporene d. v. s. ud- og indkørselssporene mrkt. a og b, ikke er forsynet med kontakt. Disse spor får strøm, så snart regulatoren er åben. Sporene 1, 2 og 3 får normalt kun strøm, når signalet står på „KØR“, men for at man kan rangere ind til perronen, er der anbragt en trykknop, der giver

(fortsættes side 180)



transformator

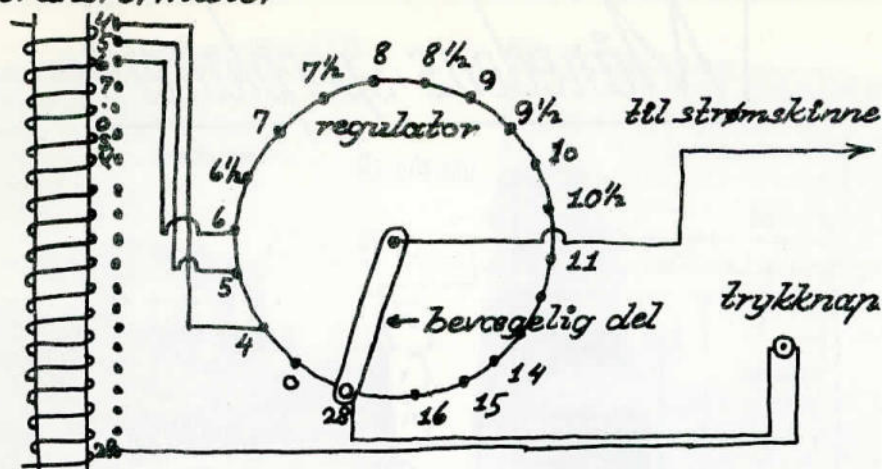


fig. 2

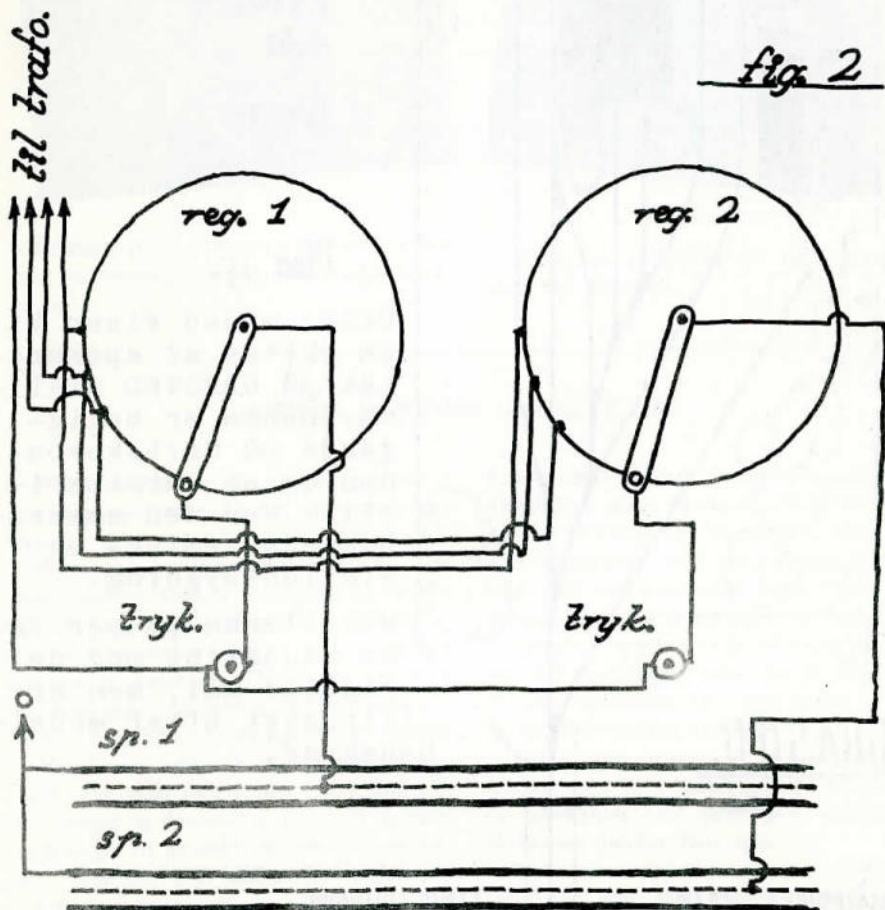
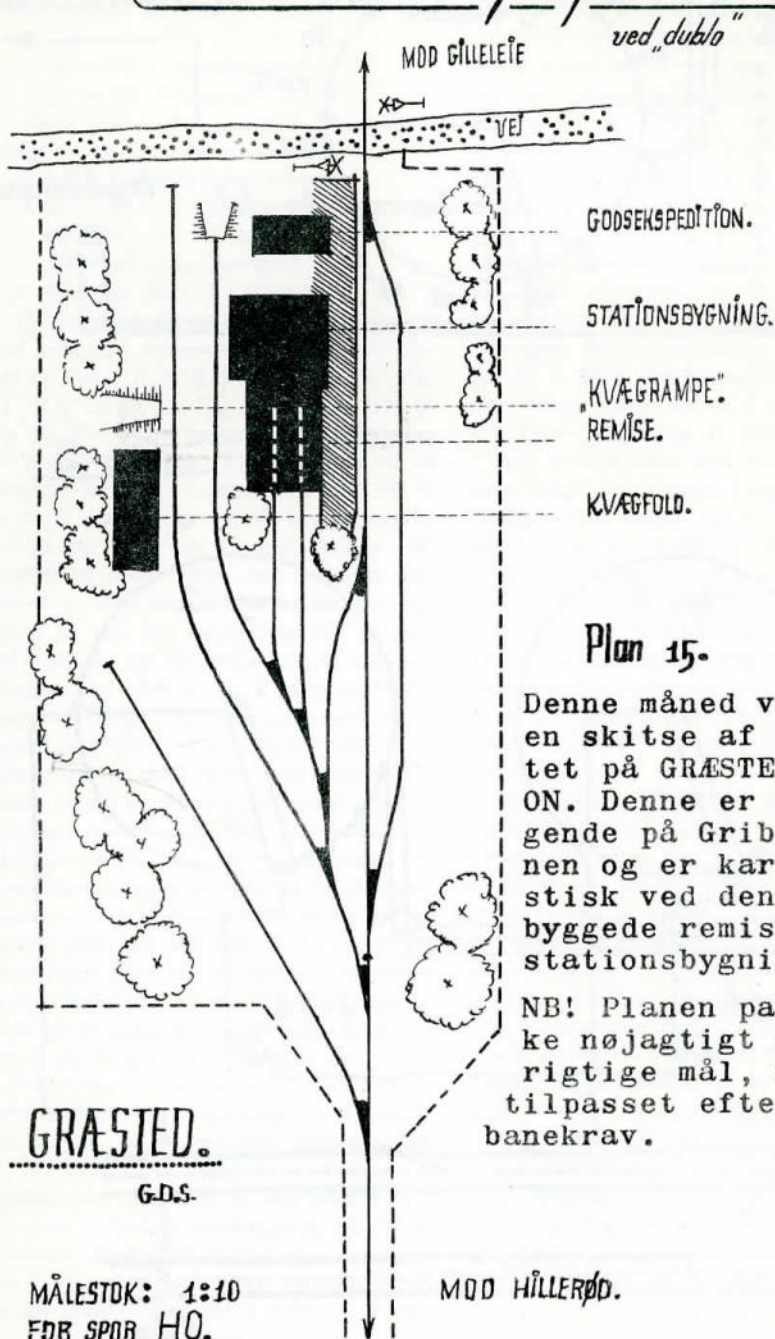
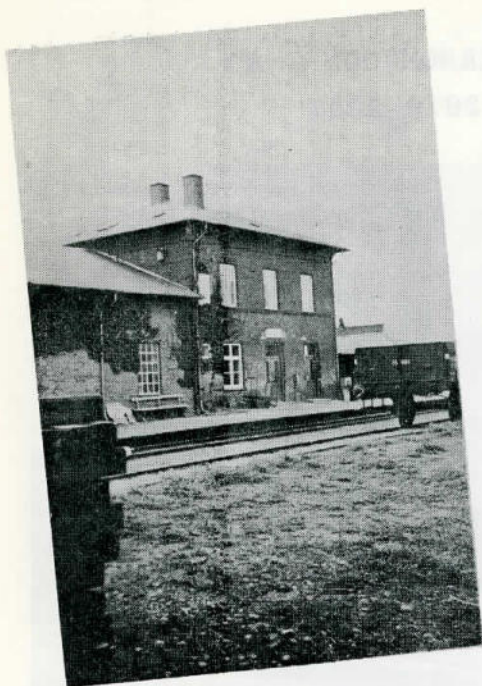


fig. 3.

# Månedens sporplaner







Græsted station. Helt til venstre ses den med stationsbygningen sammenbyggede remise.



Sådan ser indkørslen ud, når man kommer fra Hillerød.

### HISSA — HUSSA — HEJSE OP!

Vi har fundet en ældre tegning (O-St—1) af en godskran og iler med at bringe den.

Selve galgens konstruktion skulle ikke volde besvær. Den er fremstillet af vinkelprofiler og pladeprofiler. Tandhjulene i drevet kan sikkert findes i et gammelt ubrugeligt vækkeur. Drevet er tegnet i det høje gear, da dette giver den mest naturtro gengivelse af bevægelserne i model.

Hvis man ønsker kranen fuldautomatiseret, kan man føre kablet om tromlen et par gange og derefter lade det gå gennem underlaget til et elektrisk drev under pladen. Ligeledes kan løkken fra trækket til løbekatten føres gennem underlaget. Det forøger yderligere effekten, hvis man an-

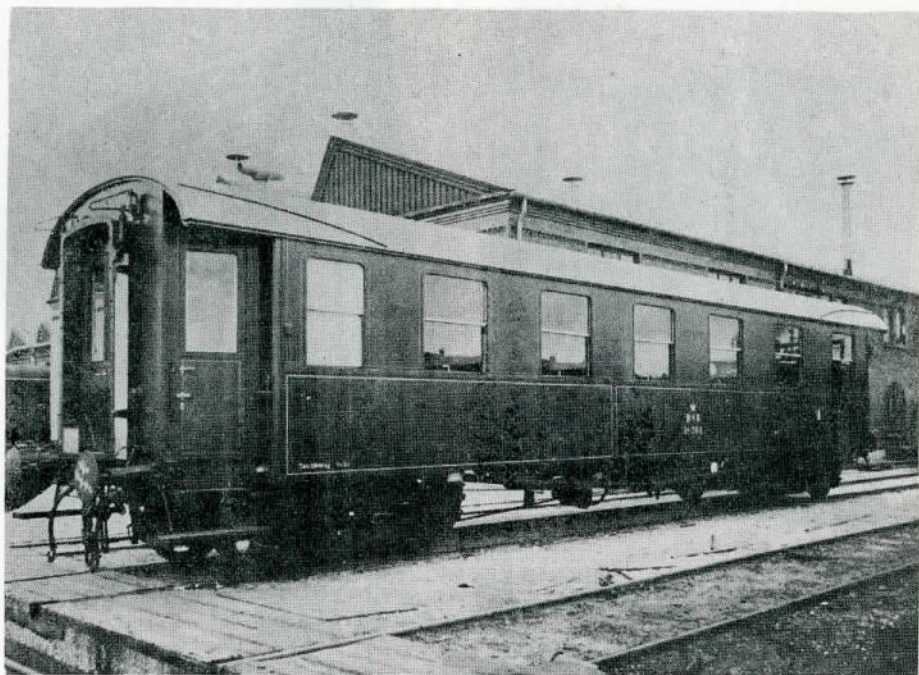
vender et par små udskårne træfigurer. Disse kan gøres bevægelige ved at arme og ben afskæres ved kroppen og atter fæstes bevægeligt med gennemgående ståltråd eller en knappenål. Hvis figurernes fødder limes til underlaget, og hænderne fastgøres bevægeligt til håndtagene på drevet, vil bevægelsen blive meget naturtro. De små trissehjul kan fremstilles af tre skiver, som loddes sammen.

Sådan som kranen er tegnet, dækker den eet spor med læssevej; men skinnerne til løbekatten kan naturligvis forlænges, så kranen dækker flere spor.

Efter samme princip som i en elektrisk rulle kan man lade kranen arbejde uafbrudt.

VL.

BYGNING AF PERSONVOGN I HO  
Litra C<sub>p</sub> 2819-2827



Personvogn litra AT, en vogn af lignende type som den her omtalte litra CP.

Vognbunden laves af 4—5 mm tørt træ, ikke krydsfiner. For at lette opbygningen af vognkassen laver vi en lære. Den består af et høvlet brædt med en klods i den ene ende. Denne skal have en høvlet side, der står vinkelret på brættet. Da C<sub>p</sub>-eren, som de fleste andre personvogne i HO, har siderne gående 2 mm ned i bunden, laves et par klodser, der passer op mellem vognsiderne og af 2 mm tykkelse. Da der også findes vogne, der har siderne gående

til underkant af vognbund, laves klodserne, så de kan skrues af og på. Systemet er så, at man limer een gavl ad gangen, og mens den tørrer, anbringes bund og gavl i læren.

Til støtte for siderne anbringes 2 skille- rum der, hvor væggen mellem den lukkede platform og kupeen er, jævnfør samle- tegningen. Inden samlingen skæres vinduerne ud. Laves siderne af 1—1½ mm træ, er det lettest først at bore for i hjørnerne

**MODEL OG HOBBY** LØVSTRÆDE 2 - KØBENHAVN K.  
(ved Købmagergades Postkontor) Tlf. Byen 3010

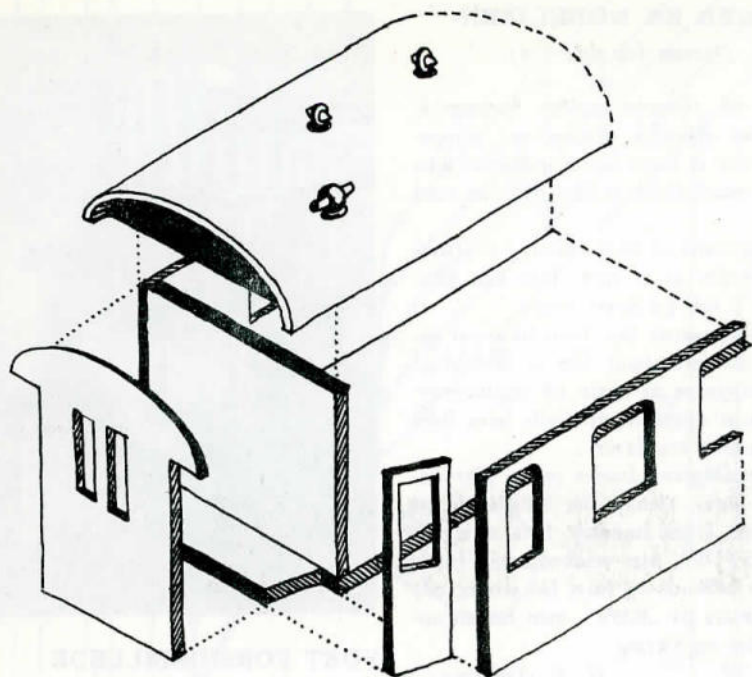
Største udvalg i løse dele til modeljernbaner:

HVER MÅNED NOGET NYT

Illustreret katalog kr. 1,00

ROKAL katalog 0,85





Axonometri visende vognkassens samling

med et 2 mm bór og derefter at stemme resten ud med et stemmejern. Taget hævles i form af en trækloids. For at holde det på plads på vognkassen stiftes eller limes lister på  $1\frac{1}{2}$ —2 mm, så de passer med indersiden af vognkassen. Taget forsynes med tagventiler. Det er ikke umuligt at lave disse selv, men de findes i handelen til en ret overkommelig pris.

Pufferne anbringes direkte i gavlenes træ. Anbringelsen af koblinger er jo afhængig af hvilken type, man anvender, så den vil vi ikke komme nærmere ind på her. Vi har ligeledes valgt at købe boggi-erne, og der bruger vi LONG's, som er en nydelig og driftssikker boggie.

Farver:

Undervogn: sort.

Trin, håndlister m. m.: sort.

Vognkassen: rødbrun.

Taget: gråt.

Påskrift: gul.

## INDUSTRI-nyt

### SCENERY

har bragt flere nyheder på markedet såsom *grantræer* og et nyt produkt, der nærmest må betegnes som *plastisk græs*, d. v. s. strøelse blandet op med en særlig plastiklim. Det hele påsmøres direkte fra plastikposen, hvori det leveres, og det størkner i løbet af nogle timer, men bliver dog først rigtig stift efter et døgn eller to. Endvidere kan nævnes *levende hegn*, d. v. s. grønne hække i stykker på ca. 120 cm, som efter blødgøring i vand (gerne varmt) kan formes efter ønske. BP.

### DEN HOLLANDSKE MODELJERNBANE

kan der først blive plads til næste gang, altså i december-nummeret.

OBJ.

## VI BYGGER EN MODELJERN- BANE

(fortsat fra side 174).

strøm til det afbrudte stykke. Sporene 4, 5 og 6 har afbrudte stykker ved stoppebommene for at loket under indkørsel ikke skal køre imod. Dette stykke påvirkes med trykknop.

Remisesporene er hver opdelt i 3 afsnit, hver på virket af et tryk. Der kan således holde 3 lok på hvert spor.

På strækningerne bør man have en regulator for hvert afsnit. Det er ikke klogt på strækningerne at spare på regulatorerne, idet de er upraktisk at skulle have flere tog på samme regulator.

På strækningerne findes ingen afbrydere. Toget kører, såsnart der lukkes op for regulatoren. Toget standser, hvis et signal står på „STOP“, idet strømskinnen foran signalet er afbrudt og først får strøm, når signalet sættes på „KØR“, men herom under signaler og sikring.

H. J. Andersen.

## REDAKTIONELT

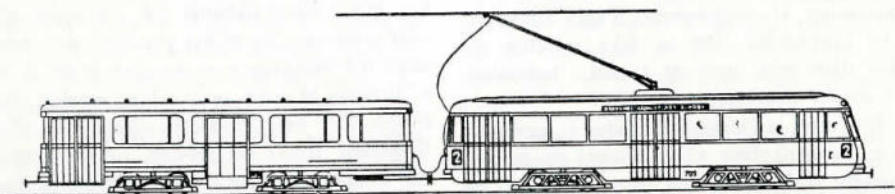
Artiklen LIDT OM BYBANER fortsætter i december-nummeret med PARIS' METRO.



## VORT FORSIDEBILLEDE

viste altså en af DSB's danse- og udflugtsvogne, og da det nu er afsløret, kan vi godt „indtage“ baren, som endda betjenes af en indtagende ung dame. Resultatet ser De på billedet ved siden af.

(Fot. DSB).



# Fra kapervogn til den nye linie 2

v/ Leif Bang og John Lundgren. Som kilde er delvis benyttet Sporvejenes festskrift

Københavns sporveje råder i dag over en vognpark på over 1000 sporgvogne og busser. Sporgvognene huses i 8 remiser for-

skellige steder i byen, hvoraf remisen i Valby er Nordeuropas største og mest moderne (fig. 1). Den blev taget i brug 1943.



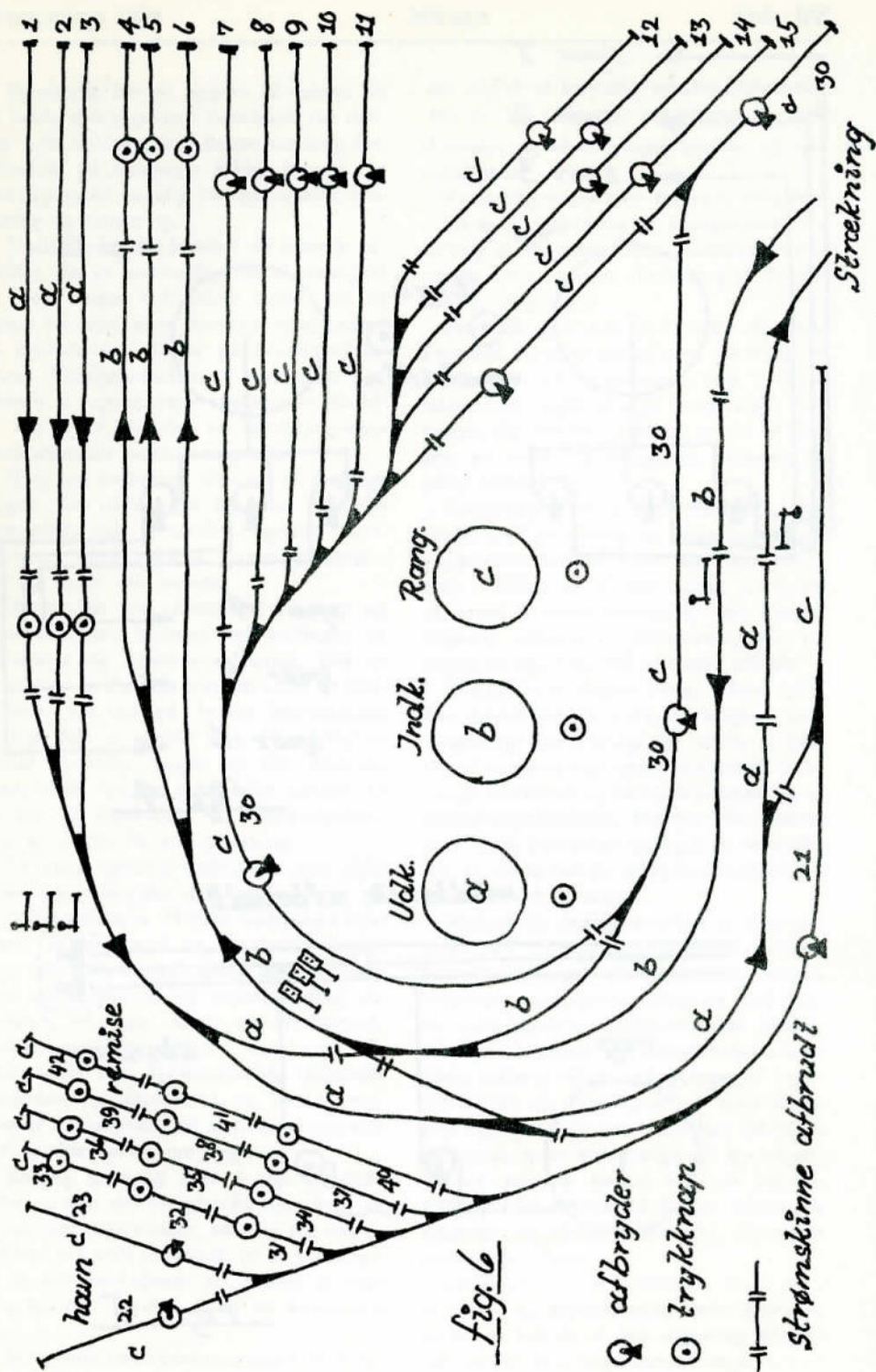
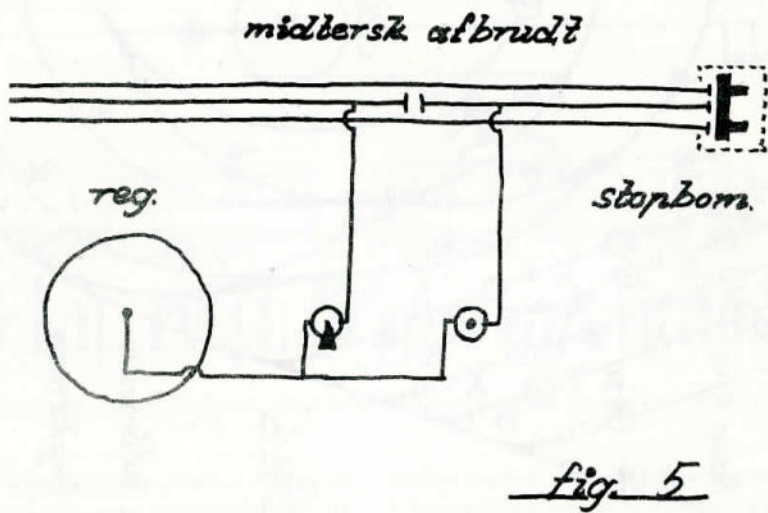
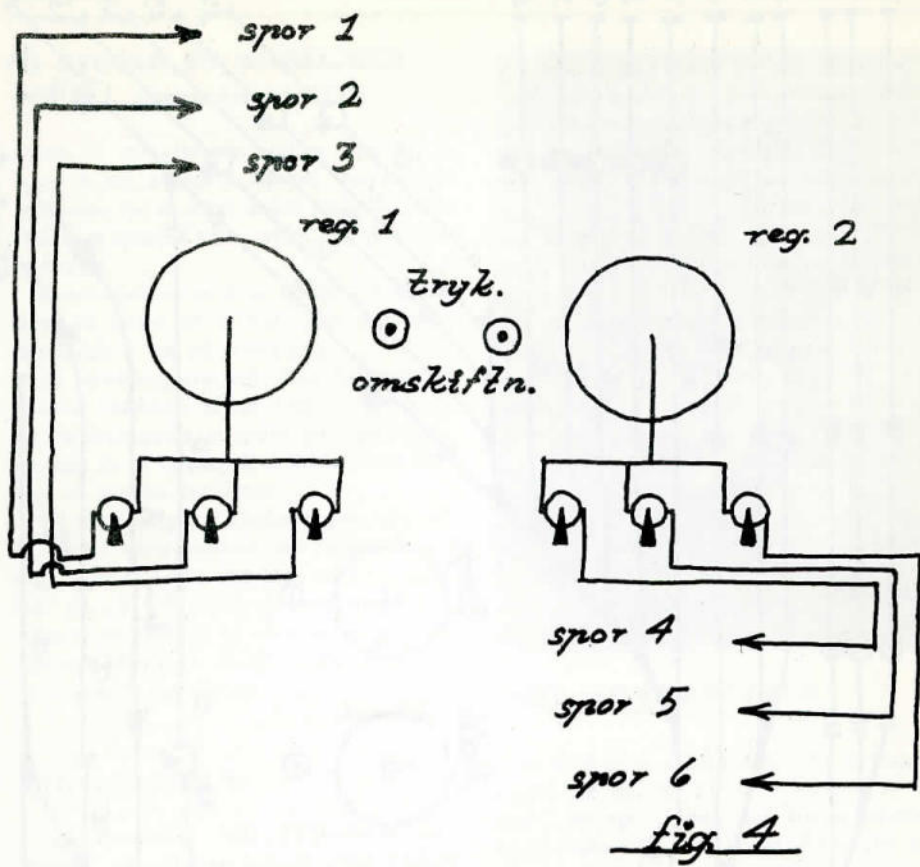


fig. 6

- afbryder
- ⊖ brykknop
- |— strømskinne afbrud





Remiserne har til opgave til enhver tid at holde sporvognene i beredskab for driften i det omfang, som denne har brug for. Arbejdet på remiserne falder herved i 3 hovedgrupper, nemlig vedligeholdelse, rengøring og rangering.

Vedligeholdelsen består i de løbende arbejder, der er nødvendige for til stadighed at holde vogne i driftsklar stand, idet de større eftersyn, som foretages med længere mellemrum udføres på hovedværkstederne. Vedligeholdelsen er tilrettelagt i et system af regelmæssige eftersyn — såkaldte *revisioner* —, der for motorvognenes vedkommende består i følgende:

Hver nat kortvarigt eftersyn af samtlige vogne. Det undersøges herunder, om alle mekaniske dele er intakte, ligesom håndbremses, skinnebremses, grusningsapparater og andre dele prøves.

Hveranden nat eftersyn af motorer og strømfordelere, hvorved forbrændingen på kontakter og lignende forbedres. Det er hensigten med denne revision i tide at kontrollere, om der på de for bremsningen vigtige dele er opstået tegn på, at fejl er under udvikling. Vogne der viser sådanne tegn, bliver bragt i orden eller udtaget af driften til reparation. Alle strømfordelernes kontakter får en afpudsning.

En gang ugentlig undersøges alle elektriske og mekaniske dele og fornøden reparation foretages. Herved undersøges ikke alene de for kørsel og bremsning vigtige dele som hele undervognen med bremses, lejer o.s.v., motorer og strømfordelere, afbrydere, sikringer, køre- og bremsemodstande, strømaftager o.s.v., men også alle andre dele som lysinstallation, lanterner, skydedøre og vinduer m. m. Denne revision er for langvarig til at foretage om natten og sker derfor om dagen.

Endelig en gang hver 4. uge lignende eftersyn som det foregående, men hvor de tilhørende reparationer, navnlig for strømfordelernes vedkommende, er af grundigere og mere omfattende art, således at dette eftersyn har karakteren af en *hovedrevision*.

Bivognene underkastes lignende eftersyn,

der dog er af betydelig mindre omfattende art, da den elektriske installation her indskrænker sig til en simpel bremse- og lysinstallation.

*Rengøringen* omfatter følgende arbejder:

Hver nat udfejning af vogngulvene, aftørring af vognenes indre, pudsning af ruder og om fornødent afvaskning af de udvendige vognruder.

Periodisk gulvvask med børste og klud. Periodisk hovedrengøring med sæbevask af hele vognen ud- og indvendig (fig. 3). Foruden disse regelmæssige rengøringer får vogne, der indgår i remisen en del af dagen, en indvendig rengøring, forinden de påny sættes i drift.

*Rangeringen* omfatter hovedsagelig arbejdet med påsætning og aftagning af livogne efter driftens behov eventuel ombytning i driften af defekte vogne, transport af vogne til andre remiser o. lign. Rangeringerne udføres af remisearbejderne og udgør en betydelig del af disses arbejde.

Remiserne er døgnet rundt i fuld drift. Om dagen må de være til rådighed med rangeringer og foretage de større revisioner af vognene, om natten udføres de kortvarige revisioner og den overvejende del af rengøringsarbejderne, hvorfor den største part af de kvindelige og også en væsentlig del af de mandlige arbejdere beskæftiges på denne del af døgnet.

Medens de daglige eftersyn af sporvognene med den tilhørende lettere vedligeholdelse foretages på de remiser, hvorpå vognene er stationeret, bliver de med større tidsintervaller forekommende hovedeftersyn foretaget på hovedværkstederne. Disse udfører tillige ombygninger af vognmateriellet og fabrikation af erstatningsdele og andre til sporvejsdrifter anvendte genstande samt nybygninger af sporvogne. Til de nævnte formål rummer hovedværkstederne for de forskellige håndværk følgende specialværksteder med tilhørende maskinelle udstyr:

*Værkstedet for jernmontage*, hvori større nitte- og svejsearbejder, som fremstillingen af bogier til nye vogne og stålskeletterne til disse vognkasser foregår.



*Maskinværkstedet*, der rummer de bore- og fræseværker, fræsemaskiner, høvle- og revolverbænke, som er nødvendige til fabrikmæssig produktion af metalgenstande foruden almindelige boremaskiner og drejbænke.

*Undervognsværkstedet* for reparation af motorvognenes undervogne. Her findes af særlige maskiner en prøvestand, på hvilken de færdigreparerede undervogne prøvekøres (fig. 4).

*Bivognsværkstedet* er indrettet specielt til de større eftersyn og reparationer af bivognene, som ikke kan finde sted på remiserne.

*Det elektriske revisionsværksted*, hvori vognene indtages til de med regelmæssige mellemrum stedfindende eftersyn og reparation af den samlede elektriske installation.

*Ankerværkstedet* besørger ikke alene reparation på vognmotorer, men tillige fremstilling af alle andre tilbehørsdele og apparater.

*Grovsmedien* er blandt andet forsynet med 2 tryklufthamre. Essernes røgaftæk, der sker mekanisk, samt ledningerne for blæseluften er anbragt underjordisk, røgen føres til en 33 m høj skorsten.

*Karetmagerværkstedet* optager vogne, hvis vognkasser skal repareres, men desuden finder ved nybygninger af vogne opstilling af vognkasser og karosserier sted her.

*Maskinsnedkeriet* rummer alle de egentlige træbearbejdningsmaskiner som båndsave, rundsave, kehlmaskiner, afrettere o.s.v. Fra alle maskiner, hvor det er muligt, er arrangeret spånudsugning som transporteres direkte til varmekælderen. Alle udsugningsledninger og transmissioner er anbragt under gulvet.

*Håndsnedkeriet* fremstiller paneler, døre, perrontage o. lign. af det i maskinsnedkeriet forarbejdede træ (fig. 5).

*Sadelmagerværkstedet*, der arbejder med fabrikation af sæder, konduktørtasker m. m., er tilknyttet træarbejdningsværkstederne, og sidst

*Malerværkstedet* som foruden 28 vogn-

pladser rummer skilteværksted, skiltelager m. m. I de senere år har man desuden på grund af pladsmangel set sig nødsaget til at indrette malerværksteder i flere forskellige remiser.

Københavns sporveje trafikerer hvert døgn et linienet på ca. 260 km, der betjenes af 18 sporvogns-, 12 bus- og 1 trolleyvognsline samt 6 natlinier (4 sporvogns- og 2 buslinier). Den trafikerede strækningens længde, hvor fællesstrækninger for flere linier er medregnet een gang, udgør ca. 160 km, hvoraf 100 km sporvognsline. Den samlede skinnelængde er 215 km, hvoraf 96 km er dobbeltspor og 23 km enkeltspor.

Driftstiden er for dagslinierne på hverdage fra kl. ca. 4,30 og på søn- og helligdage fra kl. ca. 6,00 til kl. 0,30, og på natlinierne hvert 20. minut fra kl. 1,00 til kl. 2,40, idet der her regnes med sidste planmæssige afgang fra Rådhuspladsen.

I de sidste år er det ofte blevet krævet, bl. a. fra politiets og pressens side, at erstatte sporvognene med busser. Fra Københavns sporveje har svaret været klar afvisning. Busser i omegnen, sporvogne i centrum og på broerne, ellers går det ikke, hævder man. Argumenterne fra det sidste lyder eksempelvis således: Nørrebrogades 3 sporvognslinier, (linie 5, 7 og 16) trafikerer i myldretiderne med et vogntog pr. minut i hver retning. Dette giver en maksimalbefordring på ca. 90.000 passagerer i timen. Af busser af nyeste moderne type vil der kræves ialt 129 pr. time for at dække samme behov. Det er en bus for hvert 28. sekund eller en afstand på ca. 100—125 meter. Resultatet er en praksis i London hvor busserne efter stoppesteder stadig i lange rækker overhaler hinanden, og dertil er gaderne for smalle. Hvordan fremtidens løsning bliver ved ingen, men sandsynligst er det, at sporvognene engang ad åre må vige pladsen for busserne i forbindelse med udbygningen af Københavns undergrundsbaner.

(Slut).



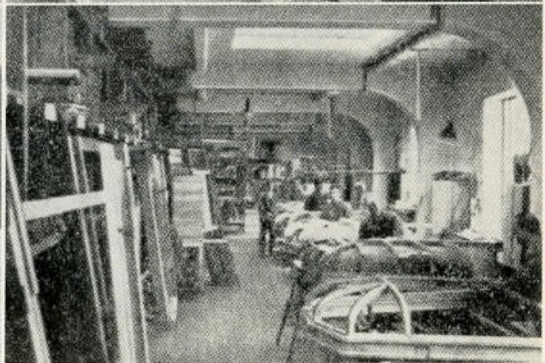
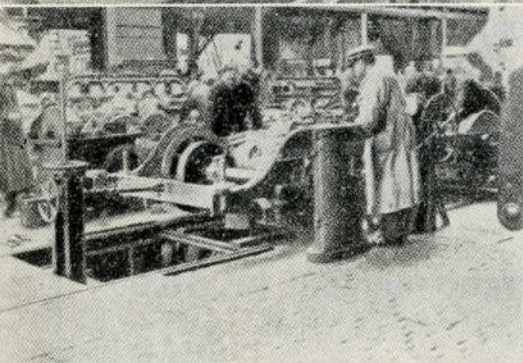
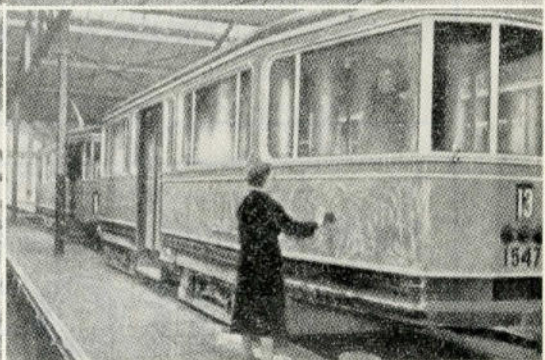
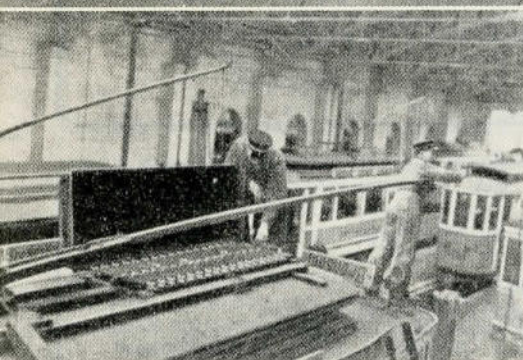
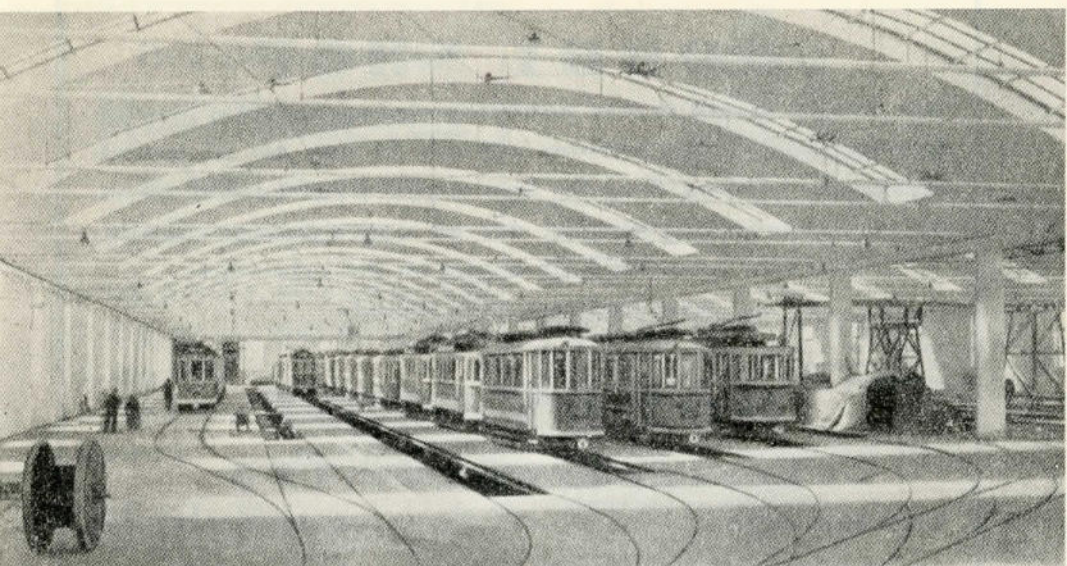


Fig. 1. Valby remise.

Fig. 2. Remiseeftersyn af elektriske modstande og strømaftager.

Fig. 3. Udvendig afsøbning.

Fig. 4. Prøvestand til prøvekørsel af undervogne.

Fig. 5. Håndsnedkeriet.

## **H O B B Y   S H O P**

har udelukkende drevet hobbyforretning indenfor modeljernbane og andre hobbies i 8 år. Vi har alt til modeljernbaner i H0 og 0 og De kan derfor trygt komme til os. Vi yder Dem al den service, der på nogen måde er mulig, men har igennem 8 år hostet en del erfaringer, som kommer Dem tilgode.

## **H O B B Y   S H O P** **V e s t e r b r o g a d e 1 7 5**

Telf. Eva 7825

Postkonto 71662

*Ingen købetvang*

Kører De med *Rivarossi*? — Så er

**H O** *Rivarossi*

— det italienske modelbaneblad — netop noget for Dem. Bladet udkommer med 6 numre om året og indeholder mange fotos, tegninger og artikler af interesse for alle modelbyggere.

Pris kr. 1.75 pr. nr., årsabonnement kr. 10.00

*Distribution:*

Modelbane-nyt, Virum.

(Ekspederes fra B. Palsdorf, Holmens Kanal 32, K. BYen 5703.)



Hvis De samler på  
**Modelbane-nyt**  
 så bestil de numre,  
 De mangler nu.

1. årg. (1-2-3-4) 1952 ialt kr. 3,50  
 2. årg. (12 nr.) 1953 ialt kr. 12,00  
 3. årg. 1954  
 nr. 1-2-3-4 . . . . . kr. 1,25 pr. stk.  
 fra nr. 5 . . . . . kr. 1,50 pr. stk.

**Modelbane-nyt**  
 Kongevejen 128  
 Virum

Grundet det store arbejde med udarbejdelsen af vort KÆMPE-REALISATIONS-KATALOG over radiodele, motorer, mekaniske artikler, legetøj m. m., som nu foreligger, er vort hobbykatalog desværre blevet forsinket, men bliver automatisk tilsendt alle, der har bestilt. Katalogerne koster pr. stk. 50 øre + porto 12 øre. Beløbet bedes medsendt i frimærker ved bestillingen.

**BERG RADIO & HOBBY — ARHUS**

#### RUBRIKANNONCER

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

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



## MODELBANE-tips

Hvis man bygger vogne af karton, kan man, når bygningen er til ende, med fordel påsmøre et tyndt lag vandglas. Når dette er tørret, vil vognen have opnået en langt større stivhed end før.  
 B. P.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

—O—

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.  
 — Bladet udkommer med 12 numre om året. —  
 Arsabonnement 16 kr., udlån 18 kr. Abonnement  
 kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.  
 Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,  
 samt:

—O—

#### KØBENHAVN:

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
 Hobby-Centralen, Høntergade 10, K.  
 Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.  
 Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
 Hobby-Shop, Vesterbrogade 175, V.  
 Kiosken, Østerport Station, Ø.  
 Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
 Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.  
 Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.  
 Thornsgreen A/S, Vimmelskiftet 46—48, K.

#### ALBORG:

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

#### ÅRHUS:

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

#### BRØNDERSLEV:

Centralkiosken, Algade 8.

#### NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

#### ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

#### SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

#### VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

—O—

#### ITALIEN:

»HO-Rivarossie«, Como.

#### NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

#### SVERIGE:

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

—O—

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

—O—

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 5. i måneden.

December-nummeret  
 er i handelen den 1. december.

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

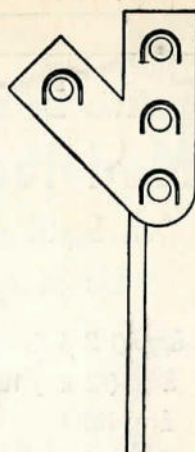
MEMBER AF  
 FORENINGEN AF DANSKE  
 UGBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER





## BP-Signaler

Modellsignaler for spor 0 i kvalitetsudførelse. — Lige velegnede for såvel Märklin som Fleischmann, BUCO, HAG, Bassett-Lowke m. fl. — Prisliste mod 20 øre i frimærker. (Forhandlere antages).



## De nye kataloger

fra Märklin	kr. 1,50 (HO)
Fleischmann	- 1,25 (O & HO)
TRIX	- 1,00 (HO)
Basset-Lowke	- 2,40 (HO, O m. m.)
Gebr. Fallers	- 0,50 (lille katalog på dansk)

Litteraturfortegnelse sendes mod 20 øre i frimærker.

## Spor 1-materiel

Skinneprofiler i jern, 5,2 mm høje .....	pr. m kr. 1,20
Skinneprofiler i jern, kvalitetsforniklede, 5,2 mm høje.....	pr. m kr. 1,75
Drejede messinghjul på 3 mm aksel (standard) til vogn .....	kr. 3,50
Fint støbt akselleje i hård legering .....	kr. 1,00
Fjedrende cylinderbuffere (rund og flad) .....	pr. stk. kr. 1,50

## Nyt fra Scenery

— det danske sortiment i materialer for landskabsopbygning.

**Scenery grantræer** — pris kr. 1,25.

**Scenery hegn** — pr. pakke 1,20 — kan efter blødgøring i vand formes i den ønskede facon.

**Scenery plastisk terrain** — pr. pakke 1,20 — et brugsfærdigt materiale til veje, marker o. s. v. Påsmøres direkte og størkner i løbet af nogle timer.

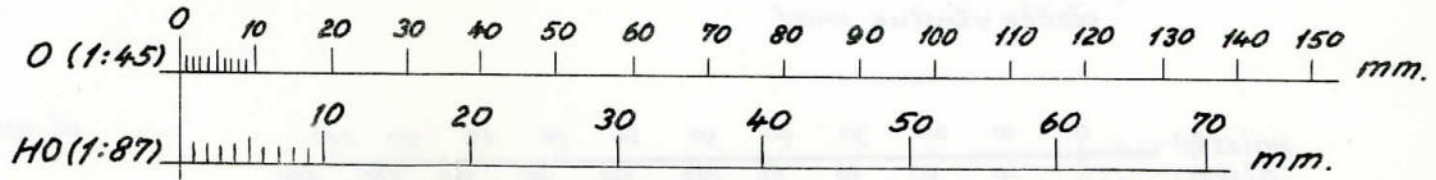
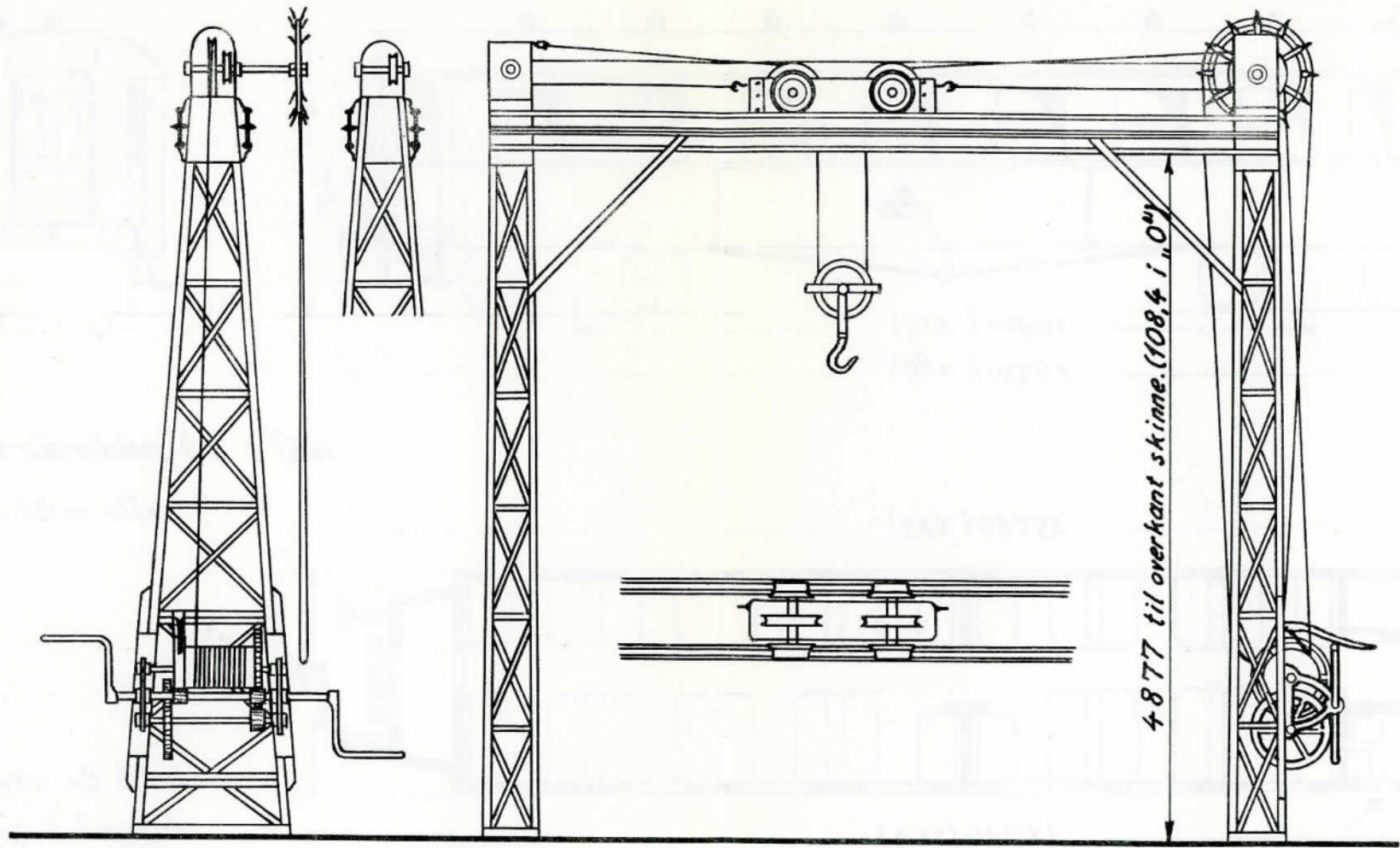
# BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32  
København K.

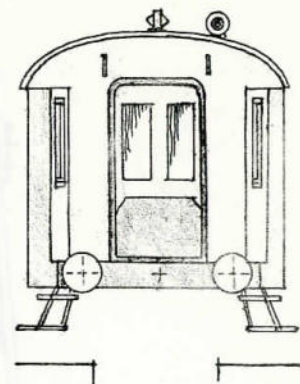
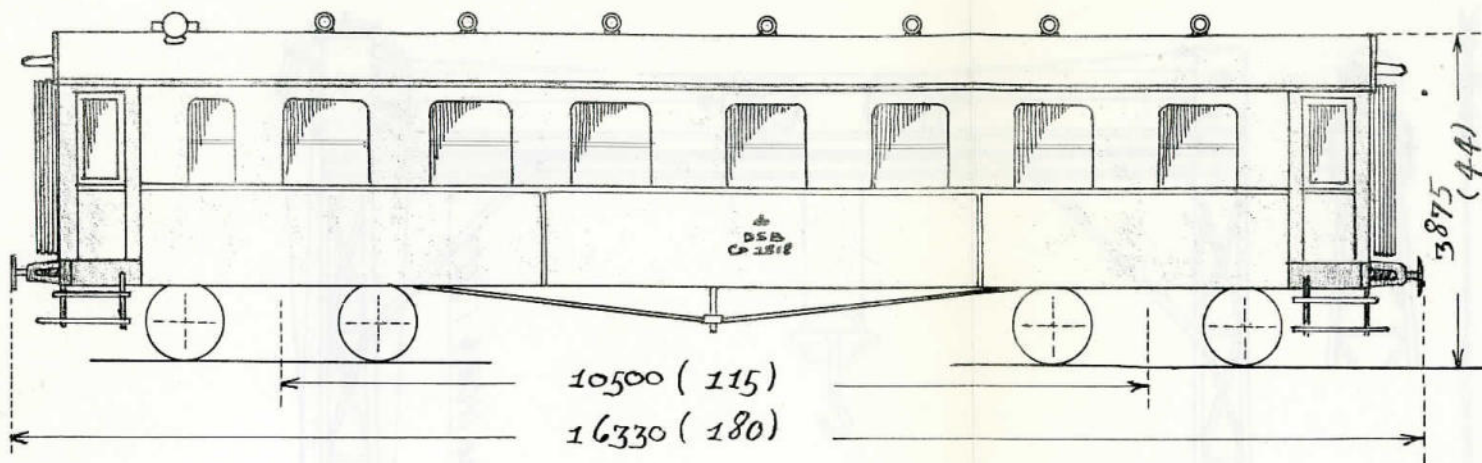
Telefon BYen 5703  
Postkonto 53761

*OBS! Forretningen er lukket hver tirsdag*



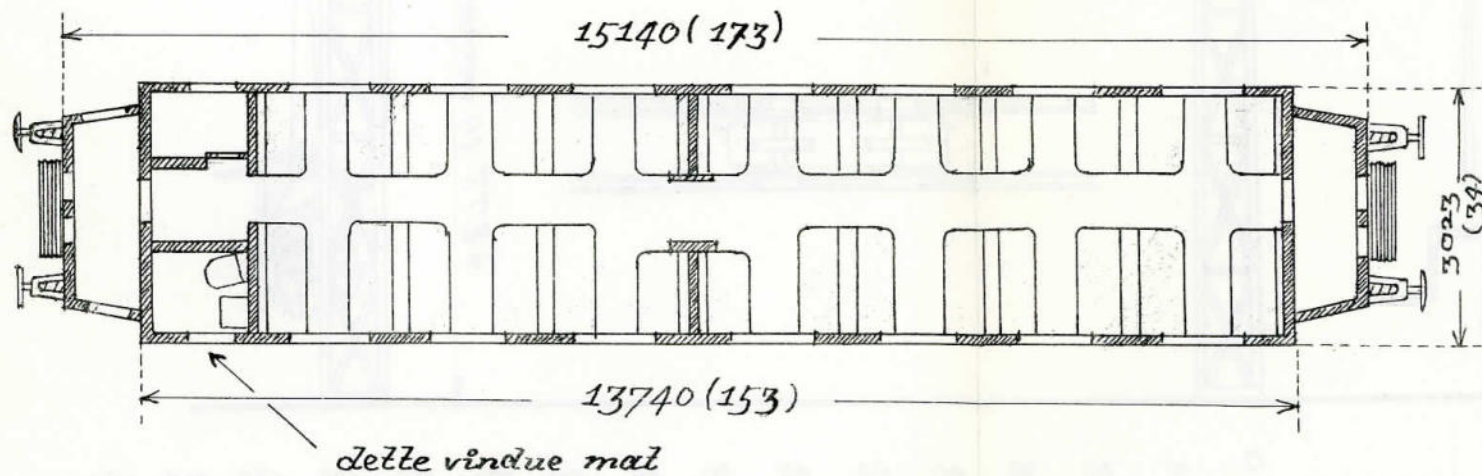


Skala O - 1:45	Tegn. 22-10-54 T. Larsen Bilag til nr. 11-1954.	Kran med løbekat.	O-St-1
-------------------	--	-------------------	--------

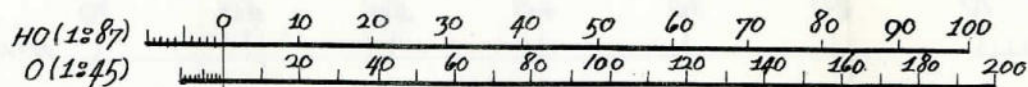


mål i (-) gældende for HO.

alle mål i mm.



DSB Cr 2810-2818  
bygget i 1909 (Scandia)  
målestok:  
1:1 spor HO



d. 10. 9. 54.

Ole Brandstrup-Jensen