



# MODELBANE *Nyt*



PRIS  
150

3. ÄRGANG

DECEMBER 1954

12

# HOBBY CENTRALEN

## ALT TIL MODELJERNBANER

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

*Kom hen og se hos*

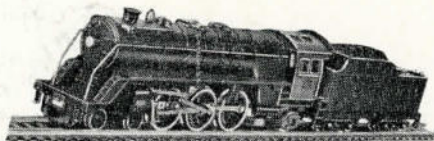
# HC

MØNTERGADE 10. — København K.  
Byen 5714 x

*Prisliste tilsendes mod  
40 øre i frimærker*

*(Provinsordrer ekspederes omgående)*

*Fleischmann*



*Den store  
succes!*

Nr. 1365 — model af et amerikansk  
»Pacifik«-lokomotiv, en type som man  
ser i hundredvis af i dag på de ame-  
rikanske jernbaner.

*Generalagentur:*

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

København K.

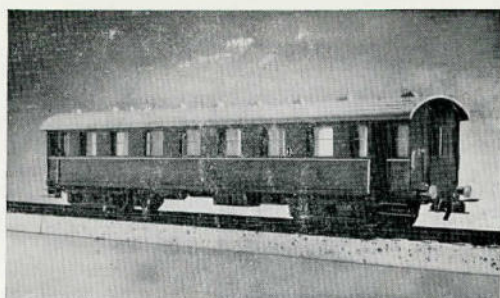
Tlf. C. 91 17 - 91 18



# Long El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke

Den nye  
*Long*  
personvogn



Kr. 18,00

Den nye *Long*-personvogn fremtræder i en fint detaljeret udførelse med D.S.B.'s moderne CD-vogne som forbillede. — Vognen er forsynet med to *Long*-bogier med »Sikker«-kobling samt vandtanke og akkumulatorkasser

*Se den hos Deres forhandler!*

*Long* Skotterupgade 5 — København N.  
Telefon Taga 2440 y — Taga 3158 u

## HO Rivarossi

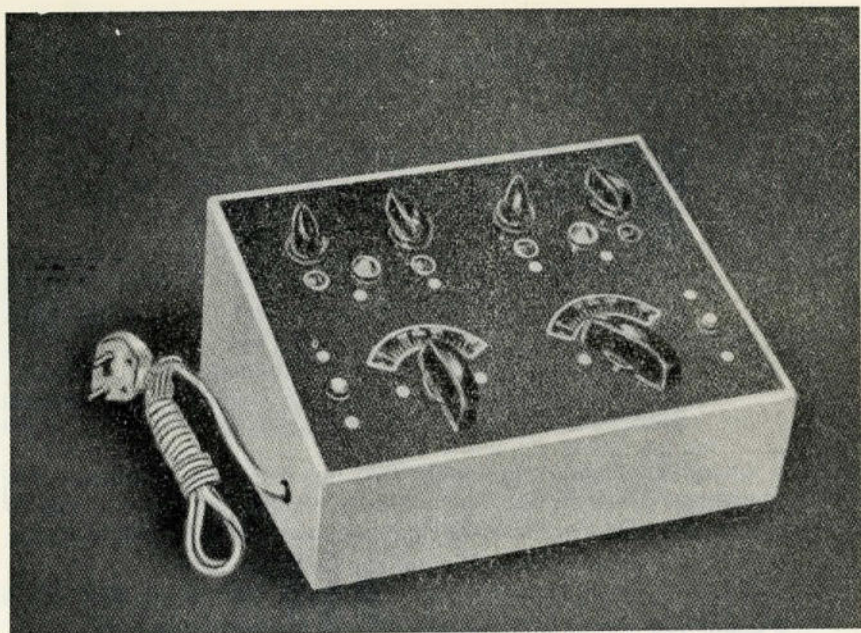
— det nye italienske modelbaneblad — med interessante sporplaner, konstruktioner, tekniske serier — udgives af »Rivarossi«, som fabrikkerer elektriske tog i HO. — (Trykt på italiensk.)

Udkommer med 6 numre om året.

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

*Distribution:*

Modelbane-nyt, Virum.



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 perfektomskifterknop (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

December 1954

nr. 12

## Vi bygger en modeljernbane (8)

Vi har nu strøm på banen og kan køre, men der mangler en væsentlig ting, signaler.

Man kan vælge mellem 2 typer signaler dagslyssignaler og vingesignaler. Jeg vil ikke her i artiklen komme ind på de forskellige signaltyper, jernbanerne anvender; disse er tidligere beskrevet her i bladet under statsbanernes signalreglement. Når jeg omtaler et signal, er det enten et dagslyssignal eller et vingsignal. Dagslyssignalet (d. v. s. et bloksignal) består af en plade afrundet foroven og forneden anbragt på en mast og forsynet med en vinge, vandret stilling: „Stop“, og 45° skråt opefter til højre: „Kør“, henholdsvis rødt og grønt lys.

Først den simpleste form for signalbetjening med vekselstrøm og daglyssignal.

Fig. 1 viser et stykke spor med een kørselsretning. Der er regulator og en dobbelt

omskifter, i hvilken der er køre- og belysningsstrøm. Disse to spændinger må selvfølgelig ikke have forbindelse med hinanden.

Når omskifteren står i øverste stilling, er signalet på „RØDT“, og der er ikke strøm i strømskinnen foran signalet. Når omskifteren trækkes nedad, vil signalet skifte til „GRØN“, og strømskinnen vil få kørestrøm. Ved denne form for signal, skal man huske at sætte signalet tilbage i stopstilling, når toget har passeret signalet.

Fig. 2 viser 2 signaler på enkeltsporet bane; samme opbygning som fig. 1.

Fig. 3 viser 2 signaler på dobbeltsporet bane; samme opbygning som fig. 1.

Fig. 4 2 perronspor med hver sit signal; også som fig 1.

Fig. 5 signal A behøver ingen omtale. Det er fig. 1. Signal B har en 3-dobbelt



### VORT FORSIDEBILLEDE

viser denne gang en stemning fra Københavns Godsbanegård, hvortil en meget stor del af hovedstadens forsyninger af enhver art kommer. Især nu i julemåneden er der ekstra travlhed, og godsmængden stiger i de sidste dage før jul til svimlende højder. (Foto DSB).

omskifter. Dette er nødvendigt, idet der — når signal B sættes på „KØR“ — foruden kørestrøm til sektion B også skal gives strøm til sektion A, selvom dette står på „STOP“. Når signal B står på „STOP“ og signal A på „KØR“, må der ikke komme strøm til sektion B. Derfor den 3-dobbelte omskifter.

Vi er nu kommet så langt, at vi skal til at beskæftige os med den egentlige signalstrøm. Denne strøm er en ensrettet vekselstrøm, der fås ved, at en vekselstrøm på 25 — 30 v føres gennem en ensretter. Strømmen, der kommer ud herfra, har den store fordel, at den kan holde magneter uden at „knurre“. Den kan holde magneter tiltrukket i ubegrænset tid, når magnetespoler og strøm passer til hinanden.

Min ensretter er på 3 ampere og er i stand til på 25 v ensrettet strøm at holde ca 200 magneter. Dette som en rettesnor. (Relæspolene fra gamle telefonrelæer med tynd tråd og mange vindinger).

Inden vi går videre med signalstrøm og sikring af banen, skal vi kigge på belysningen og på sporskiftestrømmen.

Belysningsstrømmen kan variere fra 3 til 20 volt. Strømmen kan være såvel veksel- som jævnstrøm. Jeg bruger til signallamper „Märklin“s 19 volts pærer og giver dem 15 volt veksel. De „stjerner“ da ikke, og deres levetid er længere. Forbrug: ca 1,0 watt.

Til belysning i huse og andre steder, hvor pærerne ikke kan ses, bruger jeg alm. lommelampepærer på 3,8 volt. Disse får ca. 3,2 volt. Strømforbrug: ca. 0,8 w.

Man skal være meget omhyggelig med installationen, idet en berøring med de kraftigere spændinger vil have til følge, at pærerne omgående springer.

Sporskifter kan betjenes på 3 måder:

1. manuelt med skifte ved sporet,
2. mekanisk,
3. elektrisk.

1. behøver ikke megen omtale. Det er vist de færreste, der har den slags sporskifter.

2. vil jeg nærmere beskrive ved en senere lejlighed.

3. Det elektriske sporskifte.

Vekselstrøm: hertil bruges 2 magneter, hvor jernkernen er fjernet. En stang af blødjern går gennem hullerne i magneterne. 2 trykknapper betjener skiftet. En låseanordning sørger for, at skiftet bliver i stillingen. Det er et stykke metal med 2 skrå glideflader. Et lige glidestykke imellem. Stangen skal gå så let i hullerne, at den kan løftes, når stangen A kører op ad glidefladerne. Sporskiftestrømmen er normalt omkring 10 — 16 volt. Den skal være så kraftig, at A let kommer op over glidefladen.

Af hensyn til sikringsanlægget forsynes skiftet med kontaktstykker, der bør være så lange som muligt. På *fig. 6, 7 og 8* ses disse.

Jævnstrøm. På *fig. 9* vises et sporskifte med 2 jævnstrømsmagneter og et vippe-stykke med jernstykker. Her er ingen problemer med aflåsning af skiftet, idet en af magneterne altid holder. Til dette bruges ikke trykknapper, men en omskifterkontakt.

Den sidste form for sporskifter, jeg skal omtale, er den, jeg selv bruger. Jeg har så kraftig jævnstrøm på mit anlæg, at kun een magnet er nødvendig i sporskifterne.

*Fig 10* viser et sådant skifte. *a* er magneten, der er fastskuet i en trækloids under bordet. Ledningen fører til kontrolbordet, hvor der er en alm. sluttekontakt. *c* er trækstangen med jernstykke (magneten tiltrukket). På stangen sidder et isolerende stykke (fiber el. lign.), der trykker kontaktstykkerne sammen, når strømmen afbrydes. Ønsker man anden kombination med kontaktstykkerne, kan disse føres på den udvendige side af stykket. *d*. *e* er et hængsel til drejning af stangen. *f* er kontaktstykker fastgjort i klodsen. *b*. *g* er en fjeder, der trykker sporskiftet i modsat stilling, når strømmen afbrydes.

Når jeg senere i artiklen omtaler relæer, er de lavet på samme måde, blot mangler trækstangen. Alle mine relæer er hjemmelavet. De er for dyre, når de skal købes færdige. Kontaktstykkerne har jeg lavet af alm. kobbertætningliste.

H. J. Andersen.





*Glædelig jul  
og et godt nytår  
ønskes af*



*Long*

Specialfabrik for modelbaner

Skotterupgade 5, N.

Taga 2440 y - 3158 u

Vi ønsker alle FLEISCHMANN-kunder en glædelig jul og et godt nytår med tak for det forløbne år.

C.9117

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25A

**ODENSE HOBBYFORRETNING**  
Vestergade 89  
Odense

**AARHUS HOBBYFORRETNING**  
Frederiksgade 17  
Aarhus

og - **MODELBAANE-nyt**

Fig. 6.

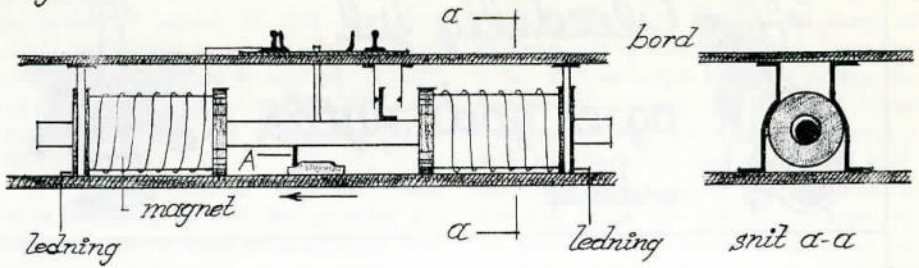


Fig. 7.

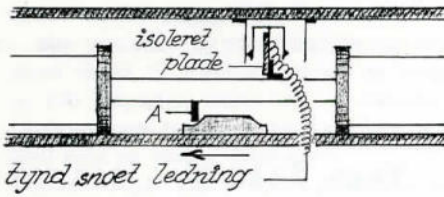


Fig. 8.

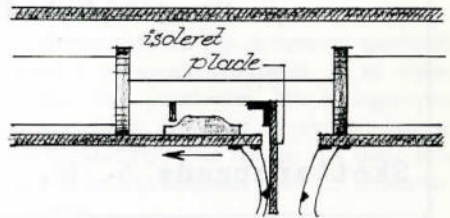


Fig. 9.

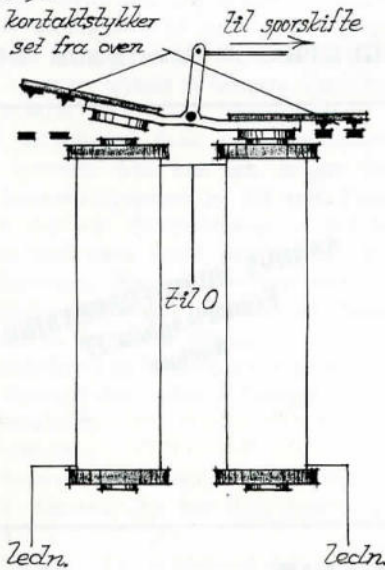
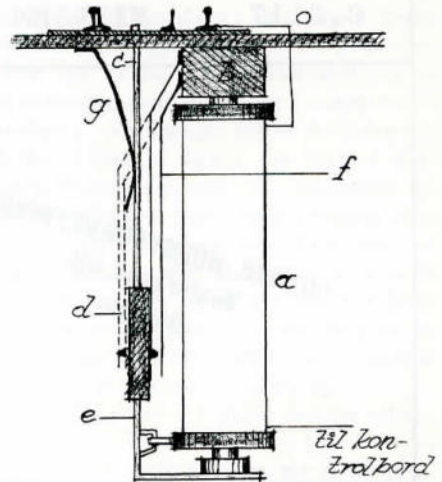


Fig. 10.

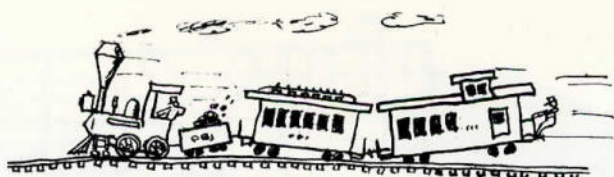




Mit

TT

anlæg



skala 1:120

12 m.m. spor.

Jeg har tidligere været både O og HO bygger, men for et årstid siden, begynde jeg at lave et anlæg i spor TT. Grunden til at jeg valgte så lille en størrelse, var den, at den plads, jeg har til rådighed er meget beskedent; thi jeg kunne højst afse plads til en plads på  $1,20 \times 1,80$  m., som skal kunne slås op over min seng.

Grundet pladsens form var jeg nødsaget til at lave en ringbane af simpel type. Jeg foretrækker ellers en enkeltsporet bane med endestationer. En lille trøst er det dog, at jeg har mulighed for at lave en lille permanent endestation i tilslutning til pladen. Den er endnu ikke blevet til noget; men på sporplanen (se månedens sporplan) kan man tydeligt se tilløb til at lade banen fortsætte uden for pladen. Der er ingen større stationer, da jeg kun kører med eet tog ad gangen, der er dog mulighed for 2-togs drift.

Banen er tænkt som en enkeltsporet privatejet bane, beliggende i et eller andet land. Denne vage beliggenhed giver store friheder m. h. t. valg af rullende materiel. Den udgår fra en lille havneby og løber derfra ind i det skovklædte bakkeland. At

den så snor sig om sig selv på vejen, gør intet til sagen; men jeg har opnået at få et motiv til landskabsbygningen.

Der bliver altså tre stationer: En endestation, en holdeplads med et enkelt læsespor, og den lidt større ende- og overhalingstation. At den er endestation, fremgår ikke direkte af planen. Der er f. eks. ingen drejeskive. Det skyldes, at jeg fortrinsvis benytter tenderlokomotiver. Mine vognstammer skal ikke være længere end f. eks. 2 bogievogne eller 5—6 godsvogne, hvorfor vigespor og perronlængder er forholdsvis små.

Selve opbygningen af anlægget er baseret på en rammekonstruktion af  $1,5 \times 2''$  asketræ. På undersiden af denne er påskruet en masoniteplade, der tjener som yderside, når pladene er slået op. Ovenpå rammen limes, skrues eller stiftes sporene fast, idet der dog anbringes klodser imellem, hvor sporene stiger.

Efter at have lagt sporene, gik jeg igang med landskabsbygningen, hvad jeg, når dette skrives, endnu ikke er færdig med. Jeg begyndte med at slå 1" hønsenet over

(fortsættes side 204)

## HVORDAN BELÆSSES GODSVOGNENE ?

Dette spørgsmål har De sikkert ofte stillet Dem selv, og derfor håber vi at afhjælpe et savn, når vi i dette og de nærmest følgende numre af MB-nyt bringer en række skitser af forskellige godsvogne. I dette nummer har vi holdt os til kun at

viser de mest gængse metoder for læsning af brædder. Læsemåden på figur 5 og 7 kan kun anvendes, såfremt vognsiden har en højde, der svarer til mindst 30 cm. I figur 3, 4, 6 og 7 må læssets højde over vognside eller sidestøtter ikke overstige  $\frac{1}{3}$  af vognbredden.

VL.



Fig. 1.

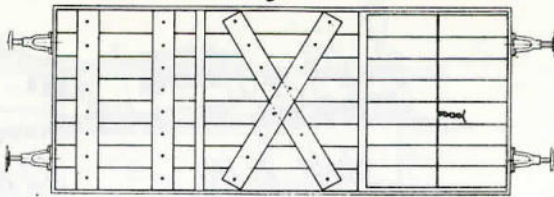


Fig. 2.

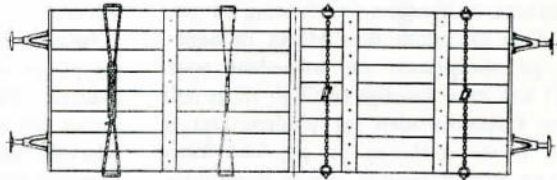
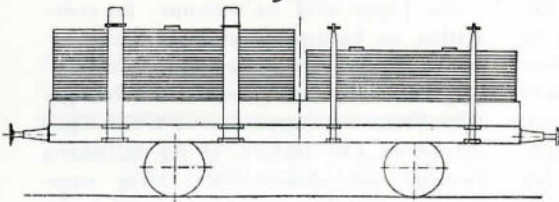


Fig. 3.

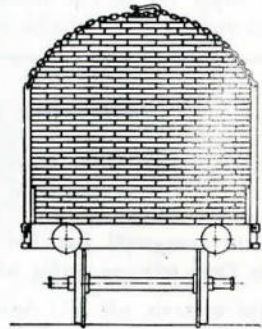
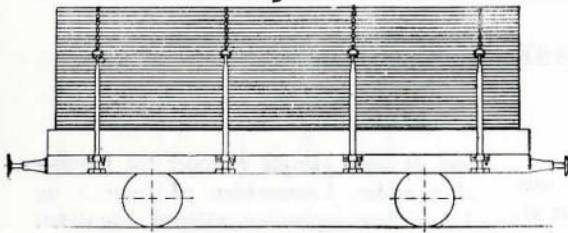






Fig. 4.

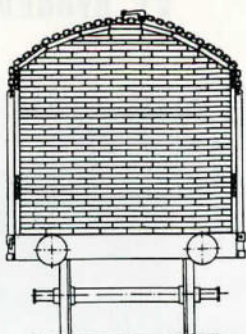
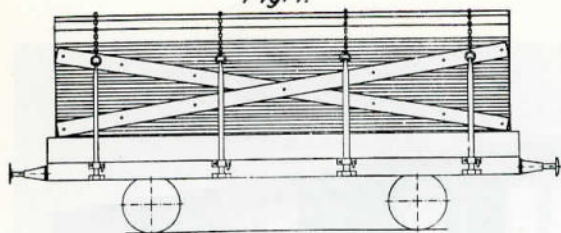


Fig. 5.

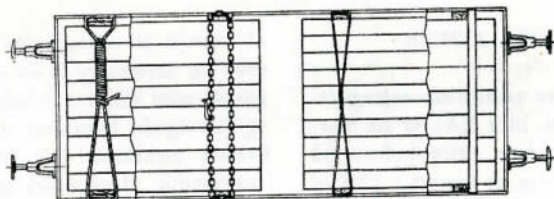
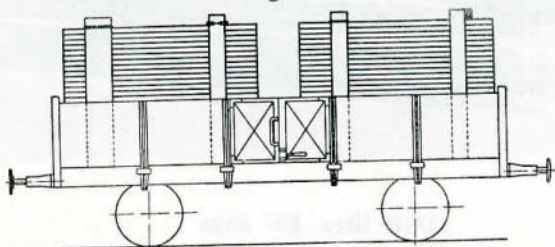
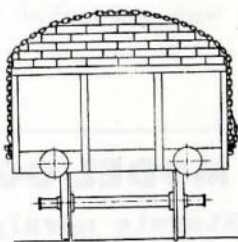
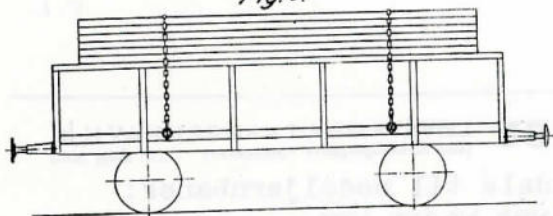
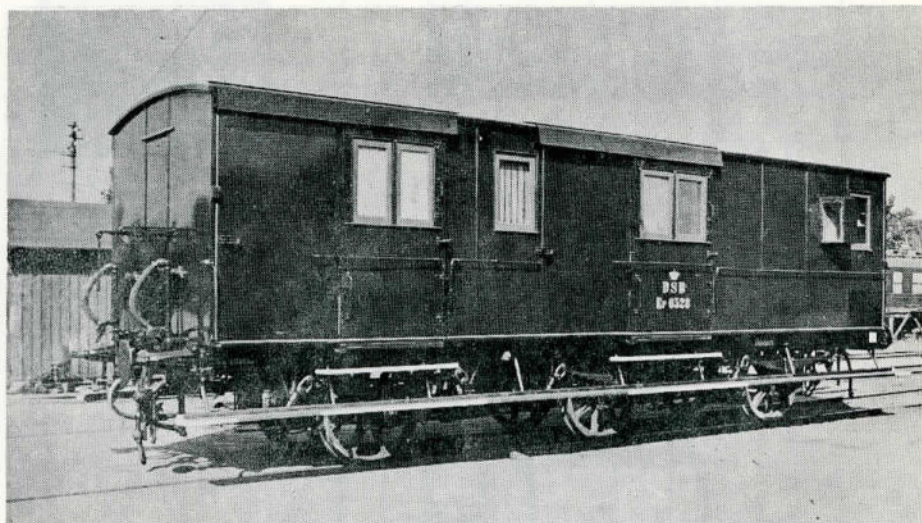


Fig. 6.



(fortsættes side 202)

## VI BYGGER EN E<sub>F</sub> - VOGN



DSB litra EF 6528

### EN OLD-TIMER, DER KØRER ENDNU!

Danske Statsbaner treakslede rejsegodsvogne litra EF (tidl. litra EA) er en morsom vogntype, som kan sætte kolorit på en modelbane. Vognene er bygget i 1910—1917 af vognfabrikken „Scandia“. På den vedlagte tegning nr. HO - HD + E - 2 vises vognen, som den ser ud i dag. Som det fremgår af tegningen, har vi valgt at udforme det midterste hjulsæt som en enakslet bogie med forskudt omdrejningspunkt

af hensyn til vognens løb i kurver. Vognsider og skydedøre laves af tynd plexiglasplade, som pålimes vinduesrammer, lister og håndgreb, hvorefter de males med en kraftig dækkende lak (rødbrun). De to „gadespejle“ fremstilles også af plexiglas, (en hel klods) som limes på vognsiderne med en celluloselim. Iøvrigt er taget gråt, undervognen og pufferne sort og påskriftterne gule (egentlig flerfarvede overføringsbilleder).

God fornøjelse med bygningen.

V. L.

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

Største udvalg i løse dele til modeljernbaner:

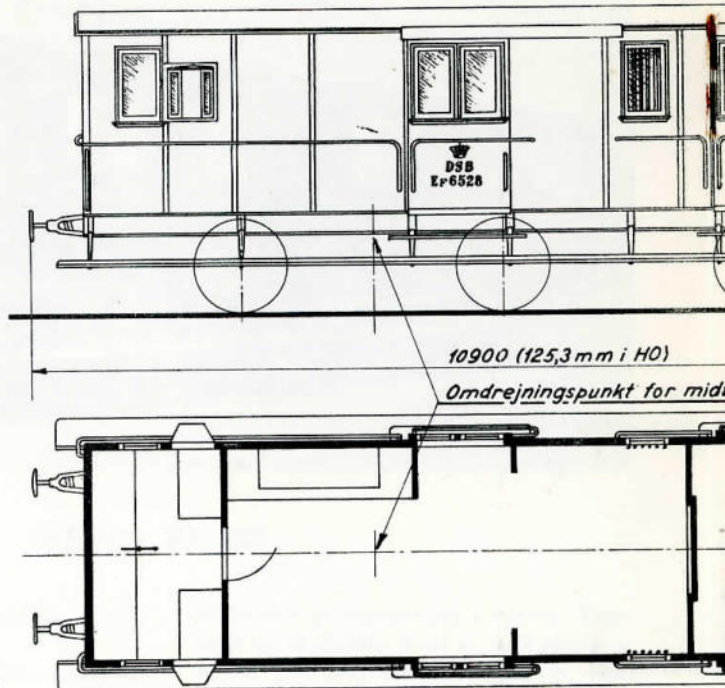
HVER MÅNED NOGET NYT

Illustreret katalog kr. 1,00

ROKAL katalog 0,85



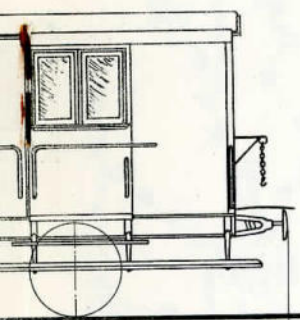




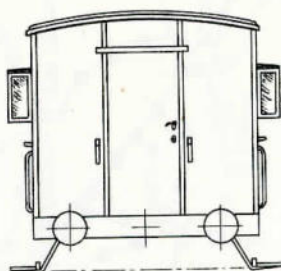
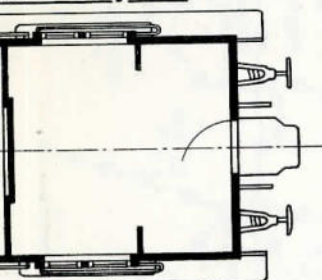
HO 1  
0

Skala  
HO-(1:87)

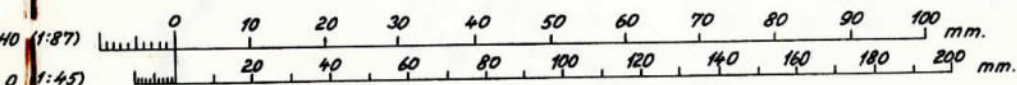




midterste hjulsæt.



For akselkasser, hjulsæt og fjedre se tegning 0-HG-1 (Nr.2).



Tegn. 14.-11.-1954. *X. Larsson*  
 Bilag til MB-nyt nr. 12-1954.

Rejsegodsvogn.  
 Litra EF 6522 m.fl.

**HO-HD+E-2**



Faint, illegible text, possibly a title or description of the drawing.



S-7-0M-0A	Architectural	1920	100
-----------	---------------	------	-----

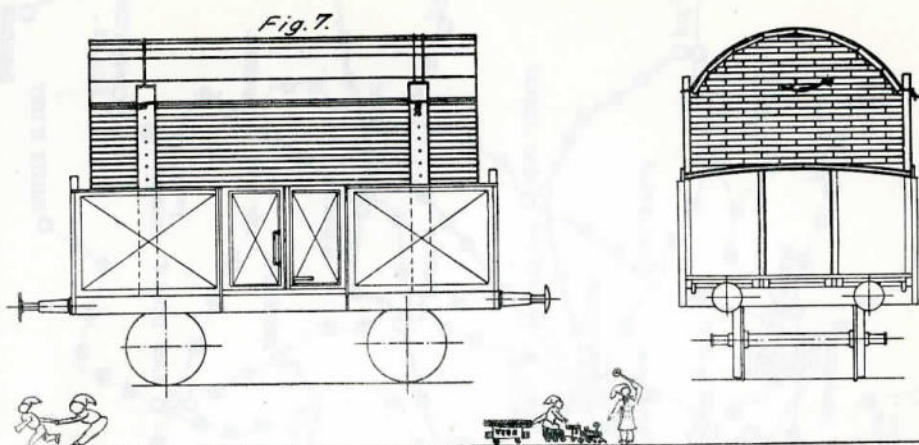






### BELÆSSEDE VOGNE

(fortsat fra side 199)



### INDUSTRI-nyt

H.S.V. fremstiller nu en lille blinker til 2 kr., som længe har været savnet på markedet. Den er beregnet til at anvendes sammen med de gangse lampetyper til modeljernbaner og er forsynet med en stille-skruer for finindstilling.

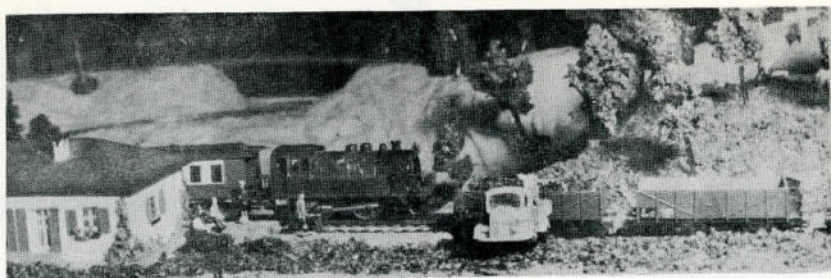
LONG bringer en virkelig eftertragtet nyhed frem til julehandlen, nemlig en fint detailleret og i alle måder overordentlig nydelig model af en  $C_D$ -bogierpersonvogn. Vognen fremtræder som en gennemført kopi af DSB-vognen, blot er den lidt afkortet for nemmere at kunne passere en modelbanes forholdsvis skarpe kurver. Selve vognkassen er lavet i et gennemfarvet plastikmateriale ligesåvel som taget, medens vognbunden er udført i sortlakeret metalplade. Af ekstra detaljer kan nævnes batterikasser og bremsecylindre under vognen. Bogierne er de kendte LONG-bogier forsynet med "SIKKER"-koblinger, som også kobler

med for eks. Märklin og Rivarossi. SCENERY har nu grantræer i 3 størrelser, henholdsvis til kr. 1,25, 3,00 og 6,00. Det sidste, som måler ca. 30 cm, er især beregnet til de større sporvidder 0 og 1. Endvidere er der kommet små "idyller", en bæk under et træ og en brønd, samt brændestakke m.m. (Se annoncen andetsteds i bladet). Endelig fås Scenery's strømateriale nu både i grov og fin kvalitet.

Det svejtsiske for spor 0 kendte firma BUCO har i år en sensationel nyhed på trapperne. Det drejer sig om intet mindre end en produktion i spor 110 af skinner, vogne og lokomotiver i fineste udførelse og til konkurrencedygtige priser. I første omgang har man skinner (lige & runde i diameter 76 cm) og forskellige vogne i produktion og vi regner med at få lidt af disse ting frem til julehandelen. Dernæst følger i det nye år sporskifter, flere vogne og endelig lokomotiver. Vi viser Dem et par af tingene her,







## Travlhed på station II.

### TT ANLÆG (fortsat fra side 197)

alle mellemrum, så jeg fik et jævnt kuplet underlag for terrænet. Hønsenetten er rart at arbejde med, idet man kan „snøre“ de enkelte stykker sammen til et hele, og det er taknemligt at modellere. Ovenpå nettet lagde jeg avispapir, dyppet i en opløsning af plasticlim. Forinden havde jeg dog klippet nogle af nettets tråde og bukket enderne op i vejret. Nu lagde jeg de letformede papirstykker ovenpå således at „stritterne“ stak op igennem. Da det jo er et transportabelt anlæg, var jeg ikke sikker på, papiret var nok. Derfor trak jeg lærred (fra et gammelt dynebetræk), dyppet i limopløsning, ud over papirlaget, så „stritterne“ også stak op igennem lærredet. Efter at papir og lærred var størknet, bukkede jeg alle „stritterne“ om, så de holdt sammen på det hele. Det skal siges, at

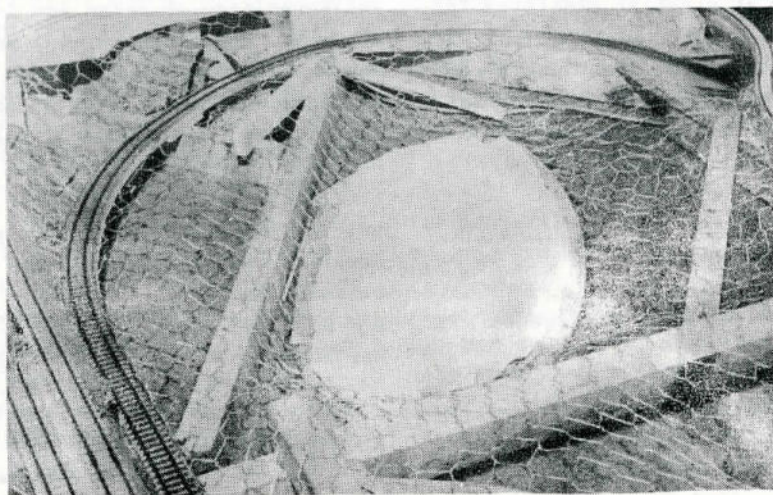
lærredet ikke er strengt nødvendigt, og har man et fast anlæg, vil jeg ikke råde til at bruge det, da det er temmelig svært at få til at sidde jævnt.

Til landskabsmasse har jeg anvendt „Scenery“s farvede savsmuld rørt op med lim, til en grødlignende masse. Det er en dyr fremgangsmåde, men jeg har været nødsaget til at benytte den, da det ellers ville falde af, når pladen bliver sat op ad væggen.

Det er min mening at lave alle huse selv. Det har jeg imidlertid ikke haft tid til, og da banen skal på udstilling først i denne måned, har jeg midlertidigt brugt nogle huse af „Faller“s fabrikat, og det er dem, man ser på billedet.

Jeg vil senere komme med beskrivelse af det rullende materiel samt den mere tekniske del af bygningen.

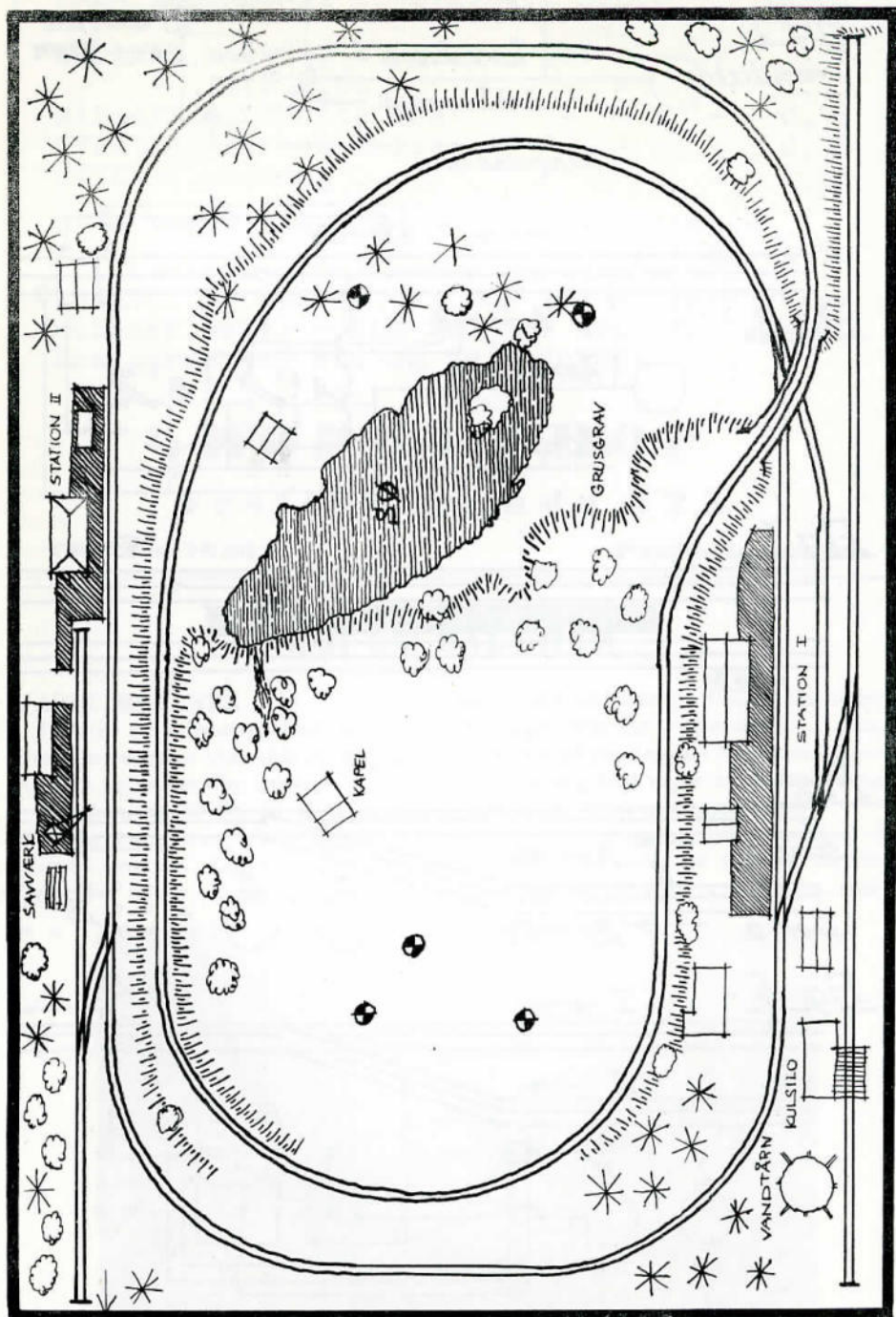
*Brandstrup.*



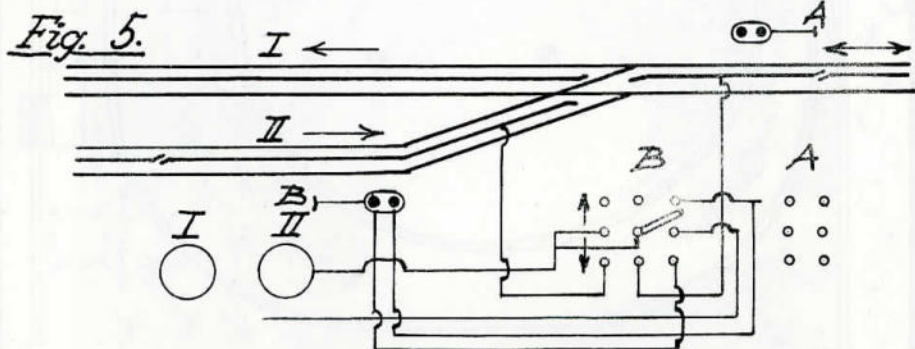
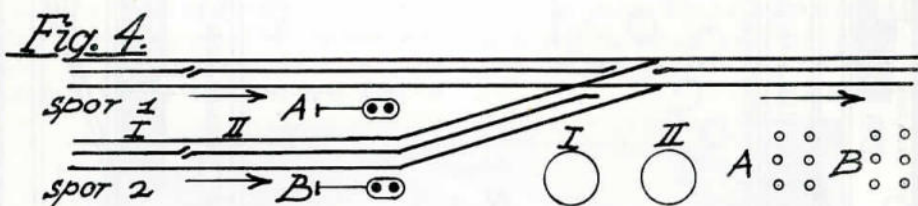
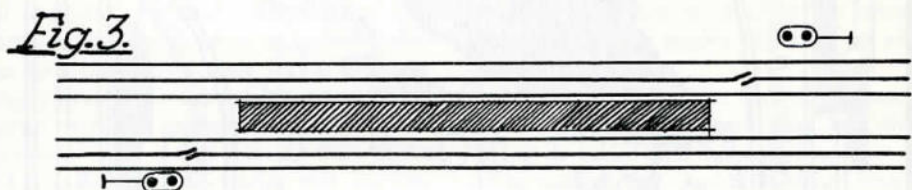
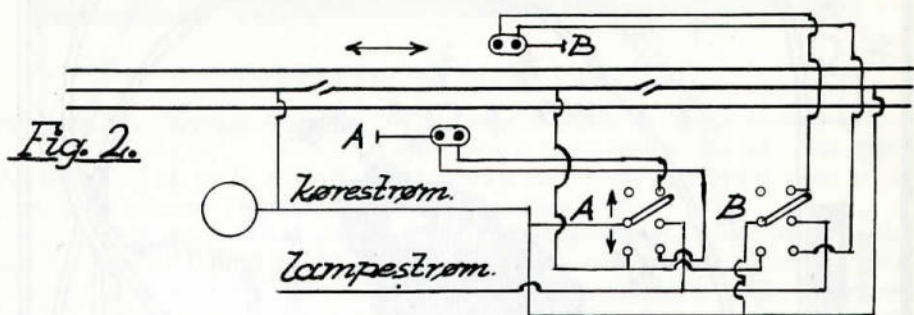
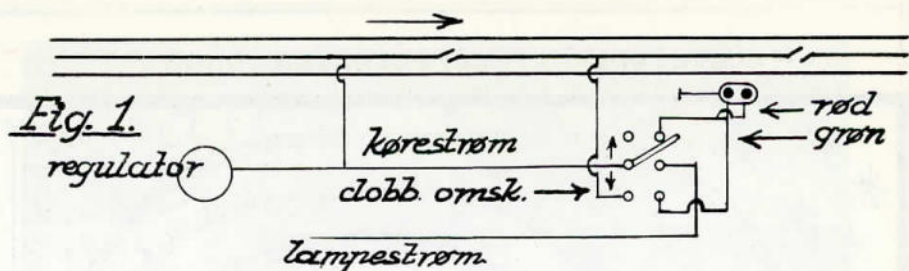
Anlægget inden landskabsmassen er lågt.



### MÅNEDENS SPORPLANER ved "dublo"



TIL ENDESTATION



NB! Disse illustrationer hører rettelig til på side 195.



LONG-MOTORVOGN - 1/2 års garanti	kr. 115,00
LONG-PERSONVOGN ualmindelig smuk	- 18,00
SKINNER, messing H.O.	pr. m - 1,20
- - ,jern H.O.	- - - 0,75
BALLASTER, bedste træ	- - - 0,75
SVELLEMÅTTE med huller	- - - 0,75
SKINNER, messing O.	- - - 1,50

Alle vogne til H.O. og O. i samlesæt -  
fra kr. 1,50

**HUSK!** De sparer ca. 50% ved at lave Deres skinner selv. - Kom ind til os, vi hjælper Dem gerne med råd og vejledning.

## HOBBY SHOP

### Vesterbrogade 175

Telf. Eva 7825

Postkonto 71662

## Lidt om BYBANER

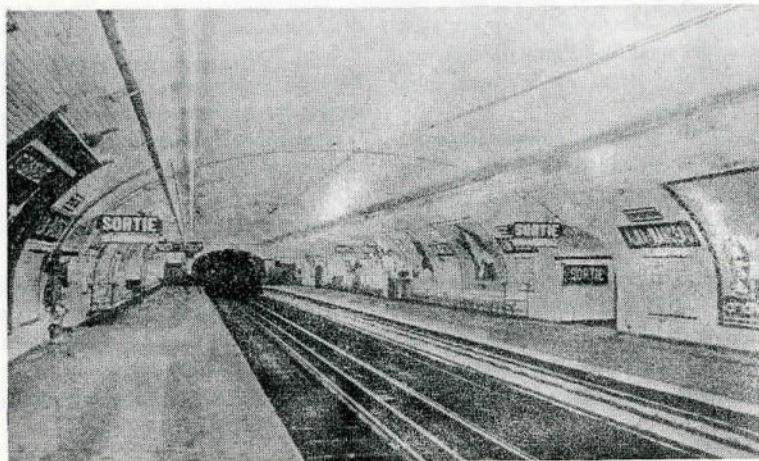
### PARIS' BYBANER

I Paris er bybanetrafikken, som i de fleste andre større byer, delt mellem fjernbanerne og en egentlig bybane.

Fjernbanerne, SNCF, driver foruden radiallinier 2 ringlinier, „Petite Ceinture“ og „Grand Ceinture“. Den førstnævnte ligger lige inden for de nu nedlagte fortifikatio-

ner. SNCF anvender på flere af sine linier et meget moderne vognmateriel. F. eks. kører der på strækningen Montparnasse — Versailles tog med vogne af aluminium og indvendigt udstyr af højeste klasse.

Den egentlig bybanetrafik varetages af Metroen (Companie de Chemin de Fer Metropletolein de Paris), der er en sam-





men slutning af det tidligere metroselskab grundlagt år 1900 og Nord-Syd-baneselskabet.

Allerede i 1855 kom det første forslag til en bybane; men forskelligt stillede sig i vejen. Bl. a. ønskede fjernbanerne at få koncessionen, fordi de derved kunne få anledning til at bygge forbindelseslinier mellem deres mange fjernbanegårde; men byen Paris ville have en uafhængig bybane.

For at hindre fjernbanerne i at føre tog over på bybanen, blev der tænkt på at lade bybanen anvende smalspor. Dette gik man dog bort fra, og man besluttede at anvende normalspor og vognkasser med indskrænket profil. Som følge heraf er tunnellerne for snævre til normaljernbanevogne.

Nu derimod tænker man på at føre nogle omegnsbaner (med normalspor) igennem byen, og man må til dem anlægge helt nye tunneller.

Metroens linier ligger hovedsagelig inden for fortifikationer; men siden 1929 er man begyndt at forlænge linierne ud efter.

Metroen har helt erstattet sporvognene inde i selve Paris, fordi linierne og stationerne ligger særdeles tæt. Af de ca. 250 stationer har man dog besluttet at lukke ca. 40 for at forøge kapaciteten og formindske driftsudgifterne. Gennemsnitsstationsafstanden bliver derved 550 m mod 450 m tidligere.

Med undtagelse af en enkelt linie foregrener ingen af Metroens linier sig, som det er tilfældet med Londons Underground linier. Som følge deraf er Metroen langt mere overskuelig.

På de fleste stationer findes automatiske porte, som passagerstrømmen fra billetkontrollen til perronerne skal passere. Disse lukkes automatisk, når et tog løber ind til perronen, og åbnes atter, når toget kører ud. Dette bevirker, at passagerer, der er for sene, ikke kan få lejlighed til at springe på toget efter at fløjten har lydt. Ventetiden på det næste tog er dog sjældent større end 5 minutter.

Som følge af Metroens beliggenhed lige under boulevarderne har det ikke i større udstrækning været nødvendigt med vertikalkaltransportmidler som escalatorer og elevatorer.

Metrotogene består som regel af 5 eller 4 vogne, hvoraf den midterste eller den ene halvdel af en af de midterste er forbeholdt I. klassevognene eller vognedelene er røde, mens de øvrige er grønne.

Toglængden holdes konstant både i myldre- og ikke-myldretid.

Vognenes indvendige udstyr er af temmelig lav klasse. Da Metroen er et indrebysforetagende, er der kun ganske få siddepladser, således at der er plads til mange stående.

Omegnsbanen Sceauxlinien syd for Paris er overtaget af Metroen. Denne linies rullende materiel har normalprofil og øvrige Metroeliniers indsnævrede profil og tredieskinne og kan som følge heraf ikke overføres til øvrige linier.

Sceauxlinien går i tunnel til Luxembourgbanegården, hvoraf den senere kan tænkes ført op gennem byen og i forbindelse med de nordlige forstadsbaner.

Som SNCF's tog kører Sceauxtogene i venstre side, hvorimod de øvrige Metroelinier har højrekørsel.

På Paris' Metro er der kun billetkontrol ved indgangen, mens der på Londons Underground kun er ved udgangen, da man i Paris har enhedstakst.

#### *Moderniseringsprogram for Metroen.*

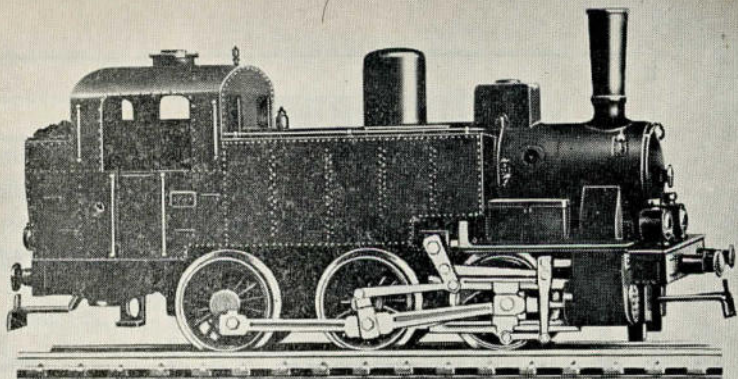
Som forsøg har man ladet et Metrotog køre på gummihjul, for at undersøge, om støjen fra hjulene derved kunne mindskes. Gummihjulene løber da på en bane inde mellem skinnerne. For at holde toget på plads er der foran hvert hjulpar anbragt et sæt vandretliggende hjul, som kører på den indvendige side af sporene.

Nye Metrotog er sat i drift, der hver hviler på 4 bogier, d. v. s., at den midterste vogn i en sådan enhed har fællesbogier med endevognene.

*Veile Jørgensen.*

# WESA

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



## RIVAROSSIO 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

## LYCO-Nyheder

**Byg Deres Bane med LYCO Modeljernbanedele og De faar et naturligt og driftsikkert Anlæg.**

*Af Nyheder kan nævnes:*

Armsignal med helautomatisk Sektionsrelæ .....	Kr. 17.00
Dagslyssignal med helautomatisk Sektionsrelæ .....	Kr. 18.75
Dagslyssignal uden Relæ .....	Kr. 8.50
Forsignal med indbygget Blinkrelæ, virker i Forbindelse med Hovedsignalet .....	Kr. 13.50
Blinkrelæ 20 Volt med indbygget Blinker i Box	
med 1 Blinker .....	Kr. 3.00
med 2 Blinker .....	Kr. 5.00
Sektionsrelæ som kan tilsluttes løse Signaler .....	Kr. 12.00

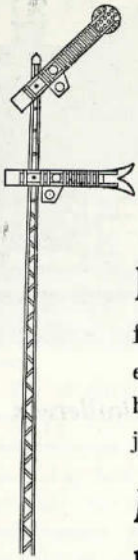
*Af andre Dele kan nævnes:*

LYCO Motoren .....	Kr. 28.00	
LYCO Perfektomsifteren .....	Kr. 12.00	
LYCO Sporskifterelæ .....	Kr. 5.50	
LYCO Perronlamper .....	enkelt .....	Kr. 6.00
	dobbelt .....	Kr. 9.00

**Bemærk at Pærerne i alle LYCO Dele er let udskiftelige!**

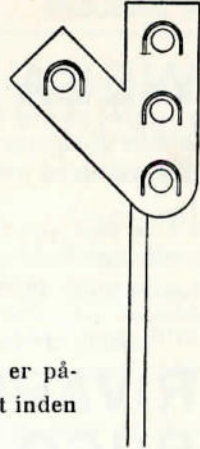
**Firma LYCO**  
Taga 358 ydun





## BP-Signaler

Modelsignaler 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).



## Nyhederne

fra **Rivarossi, Rokal og Fleischmann** er nu hjemkommet og leveringen til kunderne er påbegyndt. Provinsordrer, som ønskes ekspederet inden jul, bedes afgivet senest den 10. december.

## Märklin's nye store vejledningsbog

er udkommet og bringer med sit store sideantal — hvoriblandt mange farveplancher — et væld af interessante oplysninger fra de rigtige jernbaner suppleret med deres anvendelse på modelbane (katalog nr. 75 <sup>3</sup>/<sub>2</sub>)  
kr. 6,50 + porto 0,50.

**Trolleybusser, sporvogne og svævebaner**  
er også hjemkommet.

## Nyt fra Scenery

— det danske sortiment i materialer for landskabsopbygning.

**Scenery grantræer** — pris kr. 1,25 og kr. 3,00.

**Scenery birketræer** — pris kr. 1,25 og kr. 2,00.

**Scenery løvtræer** — pris kr. 1,25 og kr. 2,00.

**Scenery strømateriale** — pris pr. pose kr. 0,40 (mange farver).

**Scenery buske** — pris pr. pose kr. 1,20.

**Scenery »idyl«** (træ m. bænk og buskads) — pris kr. 4,25.

**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 57 03  
Postkonto 537 61

*OBS! Lukket hver tirsdag og mellem jul og nytår.*



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

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

**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.

**Købes** — 220 volts jævnstrøms jævnstrømsformer, ca. 100 watts udgangs-effekt ved 24 volt sekundær. Billet mrk. 1254 til MB-nyt.

**Købes** — Urværkslokomotiv »BING« i spor O, damplokomotiv spor O, gerne vuggecylindre. Tegner V. E. Dancker-Jensen, Nyvangen 5, Ballerup.

**Grundet pengemangel sælges** — 2 nye »Märklin« ekspreslokomotiver (1-C-1), DA 800, længde 24,5 cm., plastik-belægning på drivhjul, stor trækkevne, præcisionskørsel og udførelse i detaljer m. m. pr. stk. .... kr. 80.00  
1 stk. motor (næsten ny) ..... kr. 15.00  
Alt i størrelse H. O. Finn Jensen, Jyl-landsvej 11, Hjørring.

**MODELBANE-tips**

Scenery-hegn kan med held skæres i stykker i størrelser, som kan illudere udmærket som høje buske, pinjer og lignende vækster.

**Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder**

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.  
Udgiver 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. —  
Årsabonnement 16 kr., udiand 18 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—O—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker, samt:

**KØBENHAVN:**

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.  
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.  
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
Hobby-Shop, Vesterbrogade 175, V.  
Kiosken, Østerport Station, Ø.  
Model & Hobby, Løvstrøde 2, K.  
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.  
Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.  
Thorngreen 4½, Vimmelskiftet 46-48, K.

**ALBORG:**

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

**ARHUS:**

Arhus 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, Nørretov.

—O—

**ITALIEN:**

»HO-Rivarossi«, Como.

**NORGE:**

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

**SVERIGE:**

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

—O—

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætningen 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—

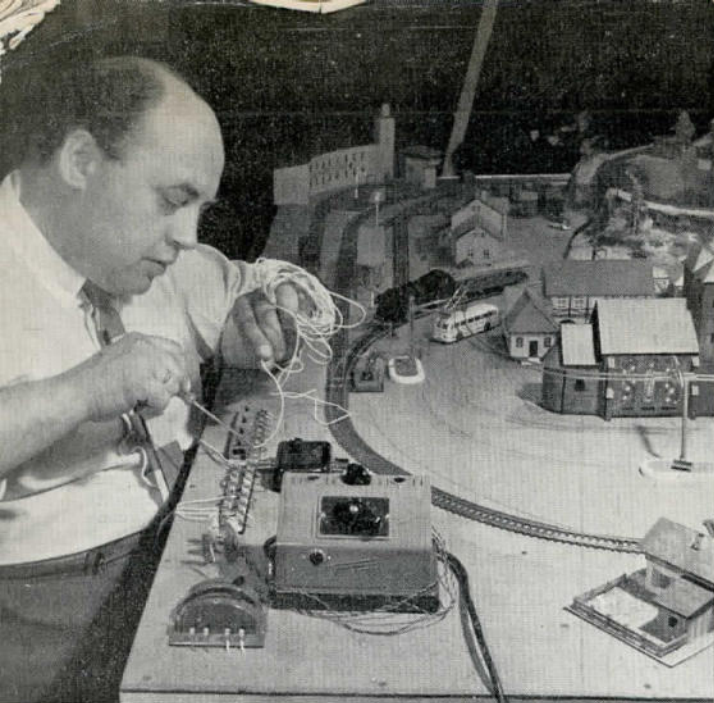
INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 5. i måneden.

*Januar-nummeret  
er i handelen 1. januar-uge.*

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

MEMLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER





— se bøgerne  
hos Deres  
boghandler  
eller  
modelbane-  
forhandler

pr. bd. kr. 4.25

Svend Pedersen

# MODELBANEN 1-4

**1. På sporet**

★

**2. Strømmen  
sluttes**

★

**3. Rullende  
materiel**

★

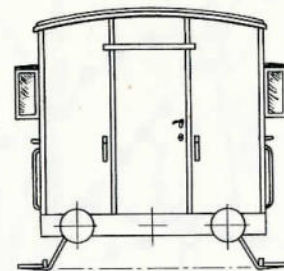
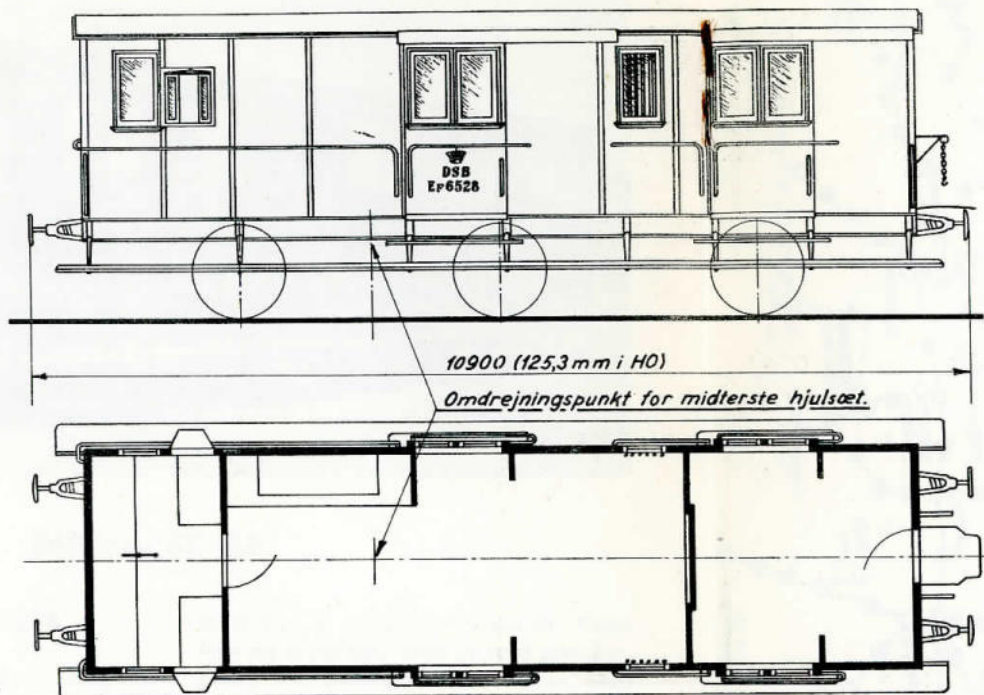
**4. Landskab  
og bebyggelse**

Populært, men først og fremmest sagligt, videregiver Svend Pedersen her de erfaringer, som han selv har høstet. — De fire bøger danner tilsammen en fuldkommen vejledning i, hvordan man bygger sit eget anlæg. For begyndere er de uundværlige, for viderekomne bringer de en mængde gode råd og vink.

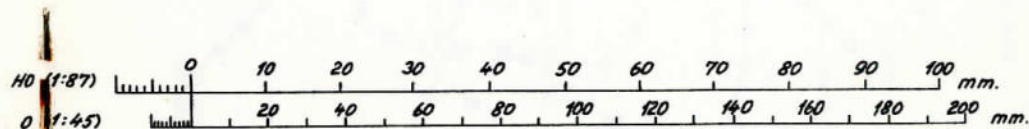
**C. A. REITZELS FORLAG**

*Axel Sandal*





For akselkasser, hjulsæt og fjedre se tegning O-HG-1 (Nr.2).



Skala HO-(1:87)	Tegn. 14-11-1954. Y. Hansen	Rejsegodsvogn. Litra EF 6522 m.fl.	HO-HD+E-2
	Bilag til MB-nyt nr. 12-1954.		



Til MODELBANE-nyt's Læsere!

Ved en beklagelig fejltagelse er siderne 195 og 206 blevet ombyttet. Vi beklager det skete, men som De vil kunne se andetsteds i bladet, har der været en del nisser på spil denne gang og de har altså lavet mere ravage end godt er.

Med modelbane-hilsen

*Bent Riktorff*