



MODELBANE *Nyt*



12

4. ÄRGANG


DECEMBER 1955

PRIS

150

HOBBY CENTRALEN

KØRER DE I SPOR HO

så er  det rigtige grundlag for at bygge et naturtro anlæg til rimelige priser. Vi har alt i skinner, gods- og personvogne, lokomotiver etc.

RIVAROSSO — det italienske kvalitetsmærke — føres også på lager.

Både Rivarossi og Fleischmann anvender 2-skinnedrift og jævnstrøm.

Også det svejtsiske BUCO-HO materiel er hjemkommet (3-skinnedrift)

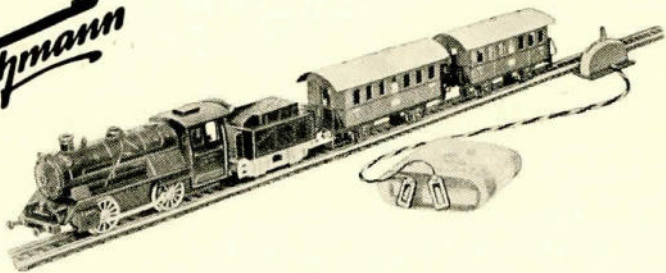
Kom hen og se hos

Prislister tilsendes mod 40 øre i frimærker

HC

MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)



DEN STORE SUCCES er ikke mindst batteribanetoget i spor HO, der drives ved hjælp af et almindeligt lommebatteri, — Og det kan både fartreguleres og køre frem og bak. Vi opgiver gerne nærmeste forhandler.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

Gode Raad vedrørende
Julegaverne

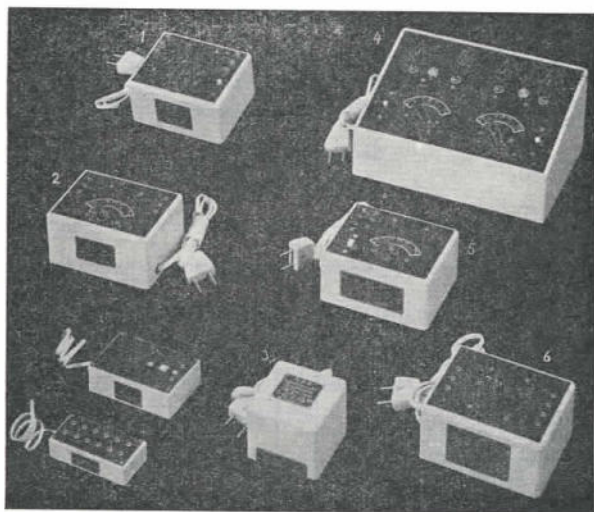
Køb Dansk — spar Valuta!

Køb Udenlandsk — hvis De mener det er bedre!

Men køb

Kvalitets-Transformatorer

— og undgaa Ærgrelser!



H. S. V. Transformatorer og Tilbehør
er altid i højeste Klasse!

Kataloger udleveres gratis i Hobby- og Legetøjsforretninger

H. S. V.

Mølle Allé

Valby

Nu er det „læsetid“!

— Se vort righoldige udvalg i hobbylitteratur, hvoraf vi her vil fremhæve:

TIDSSKRIFTER:

Miniaturbahnen ..kr. 3.70 (16 nr. pr. år)
Eisenbahnkr. 3.25 (12 nr. pr. år)
HO-Rivarossi.....kr. 1.90 (6 nr. pr. år)
Loco Revuekr. 2.50 (12 nr. pr. år)
Model Railways News.....kr. 1.40
(12 nr. pr. år)
The Railway Modeller.....kr. 2.00
(12 nr. pr. år)
Rail Model Craftsmankr. 5.00
(12 nr. pr. år)
Meccano Magazine kr. 1.00 (12 nr. pr. år)

The New Model Engineer kr. 1.40
(ugentlig)
Ships & Ship Modelskr. 2.75
(12 nr. pr. år)
Model Aircraftkr. 2.25
(12 nr. nr. år)

Atter på lager:

Den fremragende tyske
modelbanebog

»Vom Spielzeug zur Modellbahn«
kr. 25.50

Ved forudbetaling
husk porto!

BENT PALSDORF

Speciale i hobbylitteratur

Holmens Kanal 32
BYen 5703

Åben: Kl. 10—17
fredag 10—20

København K.
Postkonto 53761

2 sensationsnyheder:

Shidrocell (plastisk cellulose) fortrinligt til modellering af landskab, fremstilling af træer, broer m. m. reparation af balzaflymodeller m.m. *Pr. pose 50 øre.*

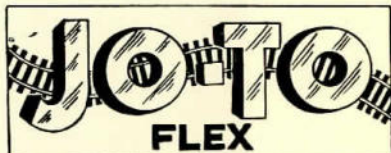
Shi-Ballast (skinneunderlag) amerikansk system; ballasten er af blødt kørk og kan derfor bøjes i alle kurver og sving. Samtidigt bliver anlægget kraftigt lyddæmpet. *Pr. meter 3,30.*

Fås i alle førende hobbyforretninger.
Skandinavisk Hobby Industri, Aarhus

Interesserer De Dem for
Spor 0 — ?

— Vi har de rette skinneprofiler for ethvert formål. *Prøve mod 50 øre i frimærker.*

„BP“-tog Postbox 26
VIRUM



Mønsterbeskyttet.

— Det nye elegante
skinnemateriale,
skala HO, bøjelige
til enhver kurve.

Pris pr. mtr.:

Kr. 4,85



Det fuldendte
Jo-To skinne-
profil skala HO,
messing.

Kr. 1,35 pr. mtr.

Fås i alle førende forretninger.

Fab. & en gros: John Svend Petersen,
Grønnevej 270, Virum.

VALBY HOBBYFORRETNING

MØLLEALLE 16

K. ELMBORG

VALBY 2266

Märklin & Fleischmann modeljernbaner

NYHED!

Vi har fremstillet en
flexibel skinne for 2 og 3 leder til
BB skinner i jern og messing.

NYHED!

Ny kraftig Mich motor til indbygning i tog, bil og båd. Jævn- og vekselstrøm.

Alt i dekorationsmateriale

Mange forskellige modelhuse - færdigbyggede og i byggesæt.

SCENERY træer og strømmateriale — iøvrigt alt til hobby.

HO *Rivarossi*

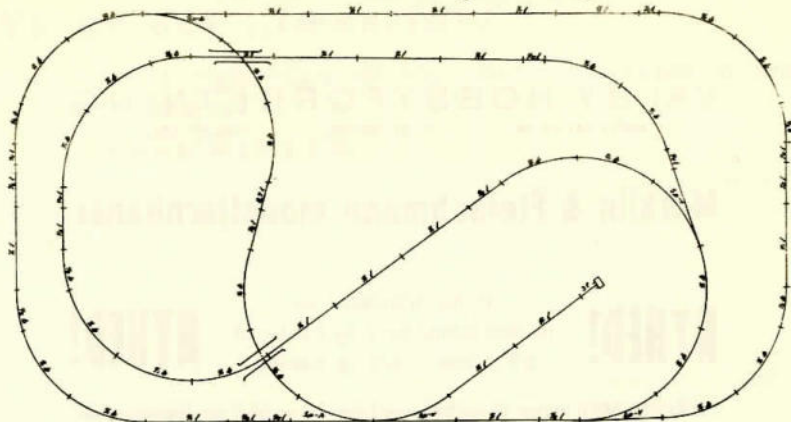
— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattede artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSS I«, der fabrikkerer elektriske tog i HO — udkommer med 6 numre om året og er trykt på italiensk.

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.

LONG's udstillingsanlæg



Som nævnt i sidste nummer havde LONG en modelbane på udstillingen i Teknologisk Institut. Det lille anlæg nød helt og fuldt publikums beivågenhed, vel nok blandt andet fordi dets størrelse (2,6 × 1,4 m) lå indenfor den enkeltes muligheder.

Anlæggets formål var at vise, hvad LONG-materiellet formåede, derfor var der ikke lagt vægt på stationsspor og lignende, sådan som det ses af hosstående sporplan.

Der er mange kørselsmuligheder på anlægget; men til privat brug vil det naturligvis være bedst at udvide det med en station på hver af langsiderne og eventuelt en holdeplads på toppen af den inderste vendesløjfe, som har stigning hele vejen til de to broer.

Landskabet var opbygget af hr *Nannestad*, som er een af vore kapaciteter på dette felt. Dette sås blandt andet af de na-

turtro farver, han havde valgt. Husene var fra „Faru“ og signalerne fra „Lyco“, således at anlægget var 100 pct. dansk.

Til spornettet er medgået følgende LONG-sporstykker: 28 hel bue, 6 halv bue, 1 lige 8,7 cm, 18 hel lige, 7 halv lige, 7 kvart lige, 2 sporskifter højre, 3 sporskifter venstre og 1 stopbom. VL.

De kan bestille de numre af **Modelbane-nyt** som De mangler.

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. årg. 1952 (1-2-3-4) | kr. 3,50 |
| 2. årg. 1953 (12 nr.) | kr. 12,00 |
| 3. årg. 1954 (12 nr.) | kr. 17,00 |
| 1 års abonnement (12 nr.) | kr. 18,00 |

Sendes pr. efterkrav
eller ved forud indbetaling på
postkonto 350 56.
— Husk porto —

Modelbane-nyt
Kongevejen 128
Virum

SE HER — SE HER!

Netop i en måned, hvor ingen holder ud salg, realiserer vi som reklame og for at give Dem lejlighed til at købe billige julegaver til Dem selv og børnene:

NYE OG BRUGTE HOBBYARTIKLER OG LEGETØJ til stærkt nedsatte priser. Kæmpekatalog sendes mod porto.

Berg Radio & Hobby.

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

December 1955

Nr. 12

STORE FORHOLD PÅ SMA HJUL

2. DEL SLUTTET

I midten af trediverne tiltog byggeriet langs med *Stockholm-Rimbo Järnvägsaktiebolag's* damplokkallinier voldsomt, og da det dermed voksede transportbehov krævede anskaffelse af nyt materiel, besluttede banens bestyrelse sig til, at udvide det elektriske driftsområde.

Da man havde besluttet sig for elektrificering, stod man imidlertid over for to alternativer: Elektrificering med en spænding på 1500 volt eller et kombineret system med 750 volt spænding (det bestående) mellem *Engelbrektsplan — Stockholm Ö — Djursholm*, samt 1500 volt for strækningerne nord for Djursholm. Ved det sidste alternativ, var det nødvendigt, at gøre el-motorvognene anvendelige for to spændinger.

Det første alternativ var, set fra et teknisk synspunkt, at foretrække, men det krævede anskaffelse af 16 stk. el-motorvogne samt en øjeblikkelig og vanskelig ombygning af Djursholmlinierne. Det andet alternativ, som man bestemte sig for,

var, da det kun krævede 8 stk. el-motorvogne (bestående vognpark kunne stadig benyttes!), det billigste. I 1939 afleverede ASE de otte vogne (nr. 121—128), og elektrisk drift påbegyndtes på strækningerne fra *Djursholm Näsby* til henholdsvis *Vallentuna* og *Österskär*. (På afsnittet *Ösby — Ekeby* og *Ekeby — Näsby* var el-drift indført i 1905 og 1932).

Den anden verdenskrig kom til at betyde meget for SRJ. Trafikken steg kraftigt, men det gjorde brændselsomkostningerne desværre også, disse omkostninger, der hidtil havde stået lige for damp- og el-drift, ændredes til sidstnævntes favor. Der anskaffedes derfor i 1942 to egentlige el-lokomotiver, til brug for fremførsel af gennemgående person- og i særlig grad godstog mellem *Stockholm* og *Vallentuna* (der var hidtil udelukkende benyttet damploko), og samtidig besluttede bestyrelsen, at fortsætte elektrificeringen. — Strækningen *Valentuna — Lindholmen* åbnedes i 1944; i 45 fulgte afsnittet til *Frö-*

VORT FORSIDEBILLEDE

viser et »juleto« på Roslagbanan, fremført af SRJ damploko nr. 27 (bygget af Henschel & Sohn, Cassel i 1921).

sunda. Den sidste del, nemlig til *Rimbo*, som var færdig i 1946, blev sammenkoblet med det før krigen, udskudte spørgsmål om Djursholmsliniernes ombygning til 1500 volt spænding. Man havde nemlig ikke (med undtagelse af de nys nævnte el-loko) behøvet at anskaffe ny trækraft til brug for det indtil da udførte program. Rimbo-elektrificeringen krævede imidlertid en betydelig nyanskaffelse. Da det ville blive alt for dyrt og kompliceret, at udruste det nye materiel med to-spændings systemet, ombyggedes Djursholmslinierne samtidig til 1500 volt. Der anskaffedes yderligere tre el-lokomotiver af BoBo-typen (nr. 53 fra Siemens, Berlin og nr. 54—55 fra ASEA — se fig. 1). Lokomotiverne, der vejer 36 tons, har en motorstyrke på 900 hk og en største hastighed på 75 km/tim., kan uden vanskelighed fremføre indtil 15 personbogievogne. Endvidere leverede ASEA 8 stk. el-motorvogne (nr. 130—137) af en helt ny type (fig. 2), med en egenvægt på 33,4 tons, en motoreffekt på 640 hk og en største hastighed på 75 km/tim. De i 1939 leverede motorvogne ombyggedes og overførtes til Djursholmslinierne, hvor de nu gør tjeneste sammen med 5 ældre motorvogne, bygget 1919. Til brug for den sidste strækning *Rimbo — Norrtälje*, der åbnedes for eldrift i 1949, og foreløbig har afsluttet elektrificeringsprogrammet, er anskaffet yderligere tre vogne (nr. 138—40); disse er ganske magen til 130-typen.

I 1951 overtog den svenske stat *Stockholm-Rimbo Järnvägsaktiebolig* og *Dannemora-Harg Järnväg*, og banerne fik forvaltningsnavnet: *Stockholm Roslagens Järnvägar*, men inkorporeredes, i modsætning til adskillige andre svenske privatbaner, der nationaliseredes, ikke i statsbanenettet (SJ). I spidsen for foretagendet står en bestyrelse med SJ's generaldirek-

tør som formand. Den daglige ledelse er underlagt den administrerende direktør og fem afdelingschefer.

Til afvikling af den daglige drift, står følgende rullende materiel til rådighed:

- 19 damploko,
- 6 el-loko,
- 25 el-motorvogne,
- 4 dieselmotorvogne,
- 3 skinnebusser,
- 3 rangertraktorer,
- 101 personvogne,
- 5 rejsegods- og postvogne,
- 22 rejsegodsvogne samt
- 809 godsvogne, hvoraf 119 lukkede.

Banens damplokomotiver anvendes i hovedsagen på linierne nord for *Rimbo* til fremførelse af person- og godstog. Den ældste maskine er fra 1906, de yngste (se omslagsbilledet) er som tidligere nævnt fra 1921. De kraftigste fremfører malmtog fra *Dannemora*, *Österbybruk* og *Ramhälls* gruver til *Hargshamn*, hvor banen har egen kaj og lastetransportører. (Godslinierne fra *Lövsta Bruk* og *Norrvällen* blev nedlagt i 1954 — se kortet i nr. 11).

Til kørsel af mindre frekventerede persontog, ligeledes nord for *Rimbo*, anvendes dieselmotorvogne, bl. a. nr. 1104 og 1106—07, bygget af NOHAB i 1938—40 (fig. 4). Disse vogne, der er udstyret med Penta-Hesselman dieselmotorer, har en største hastighed på 85 km/tim., og kan medtage 58 passagerer. Skinnebusserne er af den, også i Danmark, velkendte type; leveret af *Hilding Carlssons Mek. Værkstad i Umeå* (skinnebussens fader).

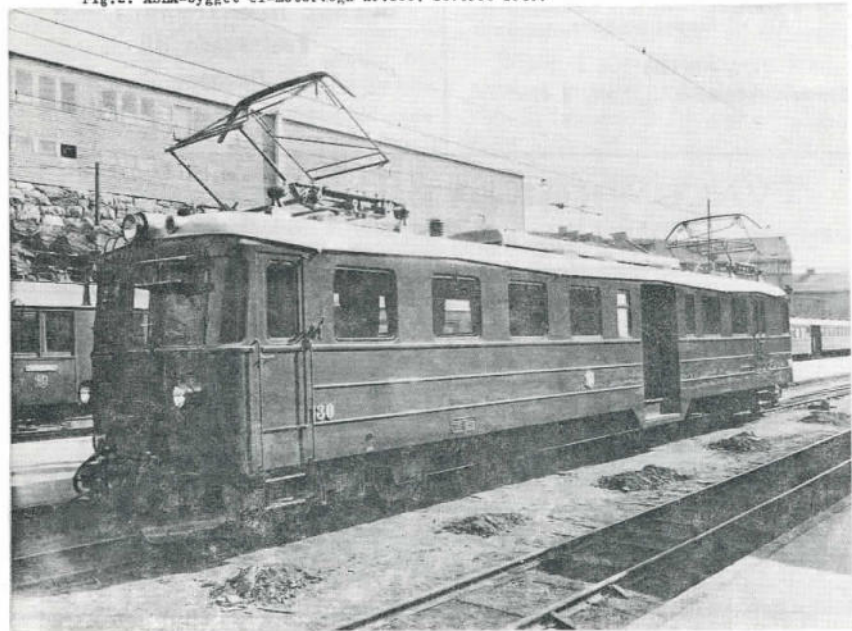
Personvognsparken udgør en stor broget forsamling her skal blot nævnes de fra *Waggonfabriken Bautzen* og *Svenska Järnvägsverkstederne i Linköping* (ASJ) i årene 1943—49 leverede bogieevogne (nr. 106—11 og 112—19). Vognene er 18 meter

(fortsættes side 252).



Fig.1. El-loko nr. 53, leveret af Siemens, Berlin i 1947.

Fig.2. ASEA-bygget el-motorvogn nr.130. leveret 1946.





*Glædelig jul
og et godt nytår
ønskes af*



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

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

Aarhus Hobbyforretning

Alt til Modeljernbane

Aarhus

Frederiksgade 17 . Telf. 2 4167

ODENSE HOBBYFORRETNING

Vestergade 89

Odense

VALBY HOBBYFORRETNING

MØLLEALLE 16

K. ELMBORG

VALBY 2266

Scenery

Urtehaven 40
VALBY

HOBBYCENTRALEN

MØNTERGADE 10

København K.

Byen 5714 x

og -

MODELBANE-nyt

Industrinyt

Lige inden bladet skulle i trykken, fik vi lejlighed til at se LONG's sidste nyhed, som sandsynligvis skulle være i handelen, når De læser disse linier. Det drejer sig denne gang om en særdeles „nyttig“ vogn, d. v. s. på flere måder. Det er nemlig en åben godsvogn med høje sider, DSB litra PB af sidste type, og at det er den helt rigtige, LONG her har valgt, er der sikkert ikke to meninger om. At vognen er nyttig er også let at se, for den er for det første „til at putte noget i“, kul, sten, stykgods m. m., for det andet en vogn, der kan indgå i ethvert godstog, og endelig er den billig, hvilket gør den yderligere populær, ikke mindst som gaveidé. Sidst men ikke mindst skal der siges lidt om selve udførelsen. Den er nemlig tip-top og står absolut på højde med de bedste udenlandske vogne af lignende type. Vognkassen er smukt støbt i termoplastik og undervognen er af metal, og som det ses af billedet også forsynet med trinbrætter. — Vi spår, at den bliver årets salgs-

succes, selvom den først kommer frem til julehandelen i den elvte time.

BP.

LITTERATUR-NYT

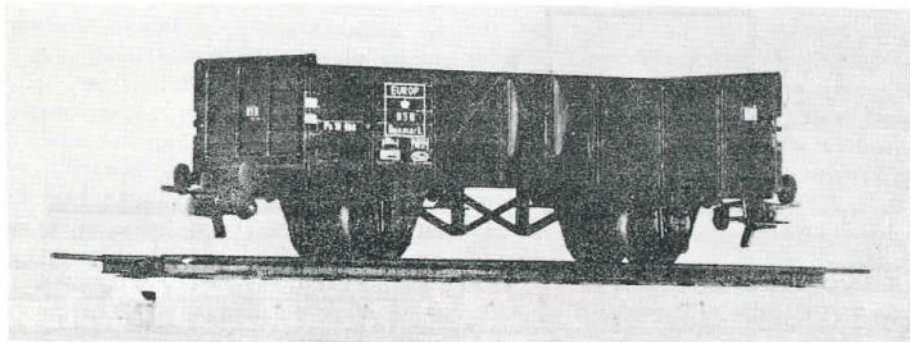
MODELBANEN 6. (C. A. Reitzels Forlag, Kbhvn. Kr. 4,75)

Den sjette af Reitzels modelbanebøger er ligesom nr. 5 skrevet af P. E. Jensen fra Slagelse. Den hedder „Trækkraft“, og bogen er nærmest byggebeskrivelser til nogle danske motorvogne og lokomotiver i spor O. Har man i sinde at bygge en ME- eller MO-motorvogn, et MY-diesellok eller måske et F- eller N-lok er bogen et udmærket supplement til den tegning, man må anskaffe sig særskilt.

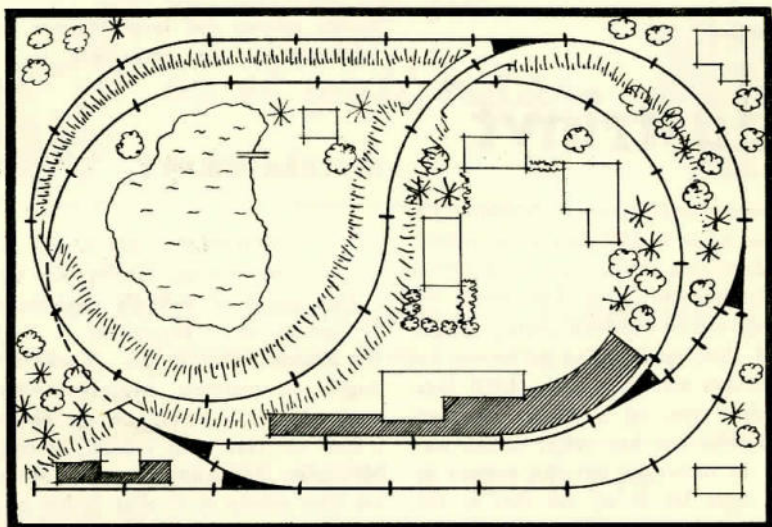
Et afsnit omhandler motoropstillinger rent principielt, og til sidst findes en byggebeskrivelse — med tegninger — til en drejeskive. Den er god og letfattelig.

Bogen er som helhed noget svag, hovedsagelig grundet manglen på tegninger, men forfatterens mål — at udrydde den alment udbredte afstandstagen fra selv at bygge motorvogne og lokomotiver — tror jeg er nået.

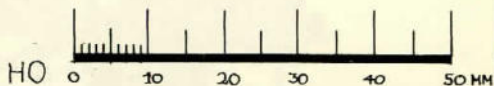
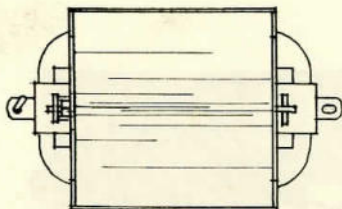
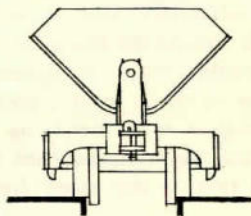
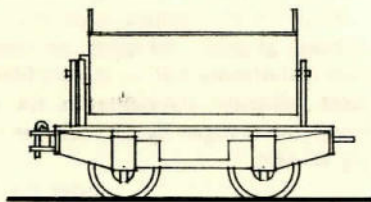
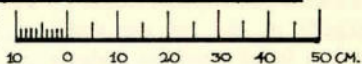
peterournais.



MÅNEDENS SPORPLAN



PLAN 29: Det drejer sig om et minimumsanlæg med Mærklin-kurver, kun 1 x 1,50 m. Stationen må ligge ca. 5 cm over pladen.

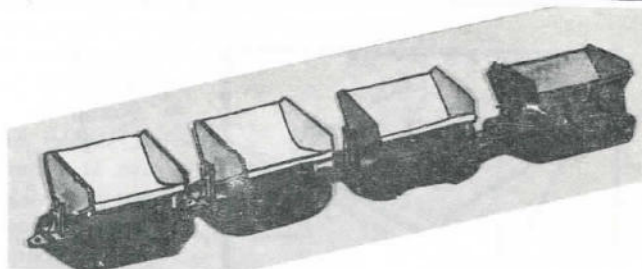


TIPVOGN, BYGGET OVER
GL.TYPE "ROKAL" BOGGIE

MB-NYT
DEC. 55.

SKALA HO, 12 MM SPOR.
O. BRANDSTRUP JENSEN.

EN TIPVOGN!



I forbindelse med omtalen af tipvognslokomotivet i november-nummeret, kommer jeg her med tegninger og beskrivelse af en TIPVOGN.

Vognen har ikke noget forbillede, men er tilpasset undervognen, der blot er en bogie fra firmaet ROKAL til en af deres personvogne. Dette firma, der som bekendt fremstiller TT-materiel med 12 mm's sporvidde, har i tidens løb haft 2 typer bogier. Den ældre type er uden væsentlig detaillering og ca. 3 mm kortere end den nye. Derfor er den mest velegnet til dette formål. Der er imidlertid ikke noget i vejen for at bruge den nye type også; man kan jo fjerne detaljerne med en fil eller lignende.

Ved fremstillingen kan man både anvende metal og pap. Jeg har selv valgt pap, eller rettere 3/4 mm glanskarton. Man må i så fald forsyne støtterne med lejerne med en afstivning.

Ladet laves af tre stykker pap, hvor „gavlene“ skæres ud efter tegningen og bund og sider bukes af et stykke på 28 × 35 mm. I gavlene bores et hul, hvorigennem stikkes et lille fladhovedet søm, der limes fast med hovedet indvendigt i ladet. Udvendig limes på den ene gavl en lille kileformet klods, således at sømnet går igennem den. (Se samletegningen). På samme måde fæstnes på den anden gavl en afstandsklods, hvis tykkelse må afpasses i hvert enkelt tilfælde.

På bogiens over- og underside limes en

strimmel pap. Den øverste til at fæstne lejerne og „koblingerne“ på, og den nederste — der af hensyn til hjulene gives en udformning som vist på tegningen — for at fastholde den øverste del til bogien. Det ene leje er blot et hul i den lille plade, mens det andet er et hak. Herved er det muligt at tage ladet af. Mellem ladet og det ene leje fastgøres en fjeder af den slags „Märklin“ bruger til at styre deres lokomotivkoblinger med. Fjederen går op på hver sin side af den lille kileformede klods og bevirker således, at ladet, selv om det kan tippe, altid går tilbage i den normale stilling. Man har altså mulighed for at lave en „virkende“ tipvogn, ved at lade en lille krog trække ladet i tippetilling, og når den slipper, tipper det selv tilbage.

Koblingerne er han- og hun-koblinger, idet jeg regner med at køre med fast stamme; men der er naturligvis ikke noget i vejen for at man kan anvende en automatkobling, men der vil i så fald blive for stor afstand mellem vognene. Læg mærke til, at hullet i den ene kobling er aflangt. Laver man det rundt, vil det vise sig, at koblingen vil blive for stram, hvad der i et unøjagtigt tipvognsspor vil medføre afsporing. Man kobler sammen ved at stikke den lille tap ned igennem alle 3 huller, når de to koblinger er stukket ind i hinanden. For at hindre tappen i at blive væk, kan man erstatte den med en 1/16" skrue og så anbringe et par kontramøtrikker under koblingen, eller hvad der er

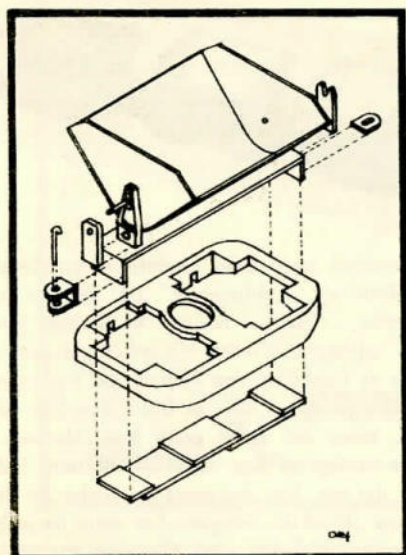


Fig. 1 viser ladet med og uden bund. - Fig. 2. Den færdige tipvogn på gammel type bogie. - Fig. 3. Undervognen monteret. Fig. 4 - Ladet med kilen i gavlen. - Fig. 5. Tipvogn bygget over ny type bogie.

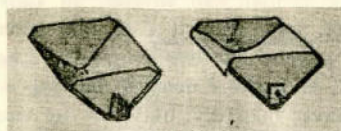


Fig. 1.

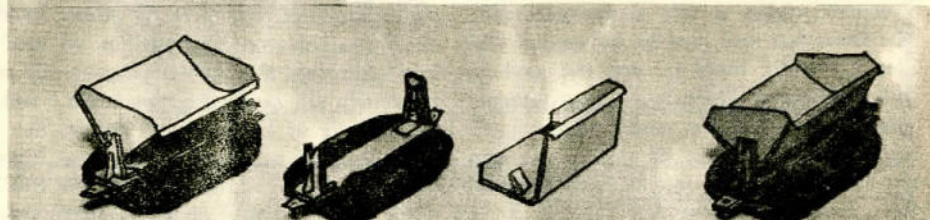


Fig. 2

-3-

-4-

-5-

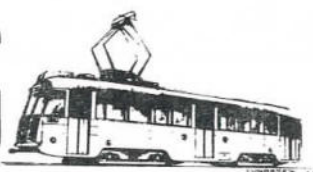
bedre, skære gevind i den underste flig af den dobbelte kobling.

Kniber det med at tippe hele indholdet ud, skyldes det, at lejerne er anbragt for lavt. Man kan selvfølgelig så hæve disse, men det er ikke godt, da ladet så vil svæve for højt over vognen. Bedre er det at lave en ekstra bund. Denne hæves 3—4 mm over den eksisterende og går ud til kanterne af ladet.

Den lille spøg, som tipvognen faktisk er, er en nem lille ting at have med at gøre i de juledage, hvor man er så heldig ikke at have, eller at skulle til familiebesøg. Er man ikke i besiddelse af en ROKAL-bogie, hvad de fleste ikke er, er rammen så enkel og nem, at man sagtens vil kunne lave den efter tegningen. Skulle den ikke komme til at ligne denne, gør det ikke noget, for der er ingen normer, der siger, hvordan ens tipvogn skal se ud! Jeg har valgt sporvidden 12 mm, fordi jeg havde nogle bogier og lok til denne sporvidde, men laver man selv det hele, kan man godt gå længere ned med sporvidden, for eks. til 8—9 mm. — Nu kan man indvende: „Men hvad så med lokomotivet?“ Og dertil siger jeg: „Behøver der at være et lok?“ Man kan da udmærket lave hele molevitzen som staffage. En lille grusgrav med en stump tipvognsspor og et par vogne stående mere eller mindre læssede (evt. trukket af en hest) giver absolut liv over Deres anlæg. — Selv uden lokomotiv —

OBJ.

GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR



Efter mycken diskussion i stadsfullmäktige beslöts den 18. okt. 1877 att i Göteborg anlägga hästspårväg. En koncessions-tid av 40 år beviljades ägaren, den danske kaptenen C. C. Juell, som dessutom fick uteslutande rätt att trafikera spårvägslinjerna. För trafiken skulle stadsfullmäktige tid efter annan fastställa körplan och taxor. Därvid skulle iakttagas, att avgiften för passagerare skulle sättas till högst 10 öre för varje trafikdistrikt av omkring 4000 fot, och att linjerna skulle passeras fram och åter åtminstone var 20:e minut. Anläggningen skulle tagas i bruk senast 2 år efter koncessionens ikraftträdande.

Den 24 december 1879 kl. 4 e. m. indigdes linjen Brunnsparcken — Stigbergsliden med fyra vagnar, som startade från Brunnsparcken med ett större antal inbjudna dignitärer och celebriteter, bl. a. landshövdningen.

År 1882 bestod anläggningen av fyra linjer:

Brunnsparcken — Västra Hamngatan — Södra Allégata — Jerntorget — Andra Långgatan — Stigbergsliden. 2,70 km.

Brunnsparcken — Östra Hamngatan — Valand — Korsvägen — Getebergsäng. 2,34 km.

Brunnsparcken — Drottningtorget — Stampen — Redbergslid. 2,30 km.

Brunnsparcken — Västra Hamngatan —

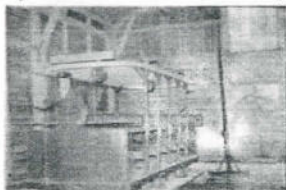


Bild 1. Öppen hästspårvagn nr. 22.

Viktoribroen — Sprängkullsgatan — Slottsskogen. 2,62 km.

Det engelska bolaget The Gothenburg Tramways Ltd var då ägare till anläggningen.

Särskilda hållplatser funnos ej, utan vagnarna stannade på tecken. Två sorters vagn typer funnos, täckte och öppna. Öppen vagn på bild 1.

Da staden den 1 januari 1900 för 70.000 inköpte anläggningen av det förut nämnda bolaget i och för elektrifiering, hade inga större förändringar vidtagits. Anläggningkostnaderne för den elektriska spårvägen beräknades til 3.060.000 kr. Den 29 juli 1902 hade arbetet fortskridit så långt, att styrelsen plus några andra inbjudna kunde provåka sträcken Järntorget — Slottsskogsgatan. Sedan förarna blivit inövade kunde linjedelen tagas i bruk för allmän trafik 18 augusti. Därefter blevo linjer och byggnader färdiga i rask takt, och den 27 oktober 1902 hölls en invigningsfest, samma dag som Ringlinjerna öppnade för trafik. Den sista hästspårvagnen gick på Getebergsänglinjen 28 okt, men den elektriska linjen var inte hel klar förrän 2 december. För att man lättare på avstånd skulle kunna skilja på de olika linjerna fingo de olika färgbeteckningar på skylter och lyktor.

År 1902 trafikerades således följande elektriska linjer:

Linje 1 (Ringlinjen): *Lilla Bommen — Drottningtorget — Brunnsparcken — Valand — Park-Viktoriegatan — Järntorget — Slottsskogen.* 7,32 km. Vita skyltar och lyktor.

Linje 2 (Ringlinjen): Motsatt håll. Vita skyltar och lyktor.

Linje 3 *Majorna — Järntorget — Park-Viktoriegatan — Lilla Torget — Drott-*

ningtorget — Stampgatan — *Redbergslid*. 6,68 km. Blå skyltar og lyktor.

Linje 4 *Majorna* — Järntorget — Park-Viktoriaagatan — Lilla Torget — Brunnspraken — Valand — Korsvägen — *Getebergssäng*. 6,67 km. Gröna skyltar og lyktor.

Linje 5 *Redbergslid* — Stampgatan — Drottningtorget — Brunnsparcken — Valand — Korsvägen — *Getebergssäng*. 4,72 km. Röda skyltar og lyktor.

Medelskørhastigheden var 12 km/tim.

Vagnarna hade öppna plattformar och s.k. „svängom“-byglar. Det var 46 st. motorvagnar og 8 st. släpvagnar. De voro försedda med långsgående bänkar med plats för 20 passagerare. På främre plattformen fingo 8 st. passagerare plats och på bakre 10 st. Vagnarna voro målade i stadens färger, blått och vitt. De hade 2 st. motorer, en på varje axel, å 25 hk. och hjulbasen var 1,8 meter, bild 2. År

(fortsattes side 256)

STORE FORHOLD

PÅ SMA HJUL

(fortsat fra side 244).

lange, egenvægten er 18,70 og 19,35 tons, og der er plads til 70 siddende passagerer (fig. 3). De af ASJ levered vogne var de første i Sverige, der forsynedes med fluorescerende belysning.

I 1941 begyndte man at udstyre vognparken med den såkaldte *Scharfenbergkobling*. Også på dette område var SRJ foregangsbane, idet Scharfenbergkoblingen først senere er indført på SJ's smalsporede linier.

Vedligeholdelsen af det rullende materiel foretages af banens værksted i *Mörby*, der, som tidligere nævnt, byggedes i 1907. I 1944/45 foretoges en gennemgribende modernisering, og der skete en udvidelse i form af en stor vognhal.

Togtætheden er på strækningen mellem *Stockholm Östra* og *Roslags Näsby*, der er udstyret med automatisk linieblokering, ganske anselig; *Stockeby* station passeres dagligt af ca. 135 og i hver retning; Sveriges „togrigeste“ station *Djursholm Ösby* passeres af endnu flere, idet denne station berøres af næsten samtlige af banens tog i det sydlige afsnit: Godstog gennemgående persontog til *Rimbo* (med direkte vogne til *Norrtälje*, *Hallstavik* og *Uppsala*), persontog til *Vallentuna/Österskär* (times drift), samt *Djursholmlokaltog*, der ankommer sammenkoblet fra *Engelbrektsplan* til *Ösby*, for at adskilles i een del til *Eddavägen* og een til *Näsbypark*. Derudover kører en motorvogn i pendultrafik mellem *Ösby* og *Djursholm Ekeby*. (På disse sidste linier er der udenfor myldretiderne 30-minutters drift). I 1954 kørte SRJ ialt 136 tusinde personkilometre og befordrede knapt 5 millioner rejsende, hvoraf 3,5 millioner på *Djursholmslinierne*.

Som supplement til jernbanedriften benytter SRJ sig af sit datterselskab *Stockholm Läns Omnibusaktiebolag* (SLO), et ganske anseligt foretagende, der, med ca. 100 busser, trafikerer en samlet vejlængde på 1.190 km.

Til slut et par ord til Dem, kære læser: Når Deres vej falder forbi *Stockholm*, betænk Dem ikke på, at kaste Dem „utt i Roslagens famn“, SRJ er en meget interessant jernbane, og *Uppland* samtidig et smukt stykke af *Sverige*.

Stockholm Roslagens Järnväger i almindelighed og direktør *Ake Rydbergh* i særdeleshed bringes hermed til slut, en hjertelig tak fra MB-nyt og undertegnede, for tilladelsen til benyttelse af banens fotos m. v.

Erik B. Jonsen.

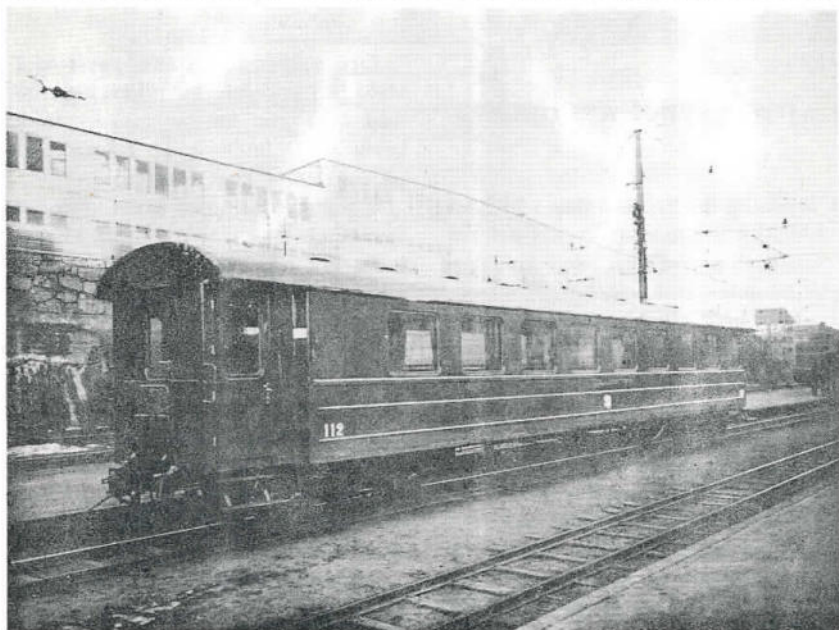
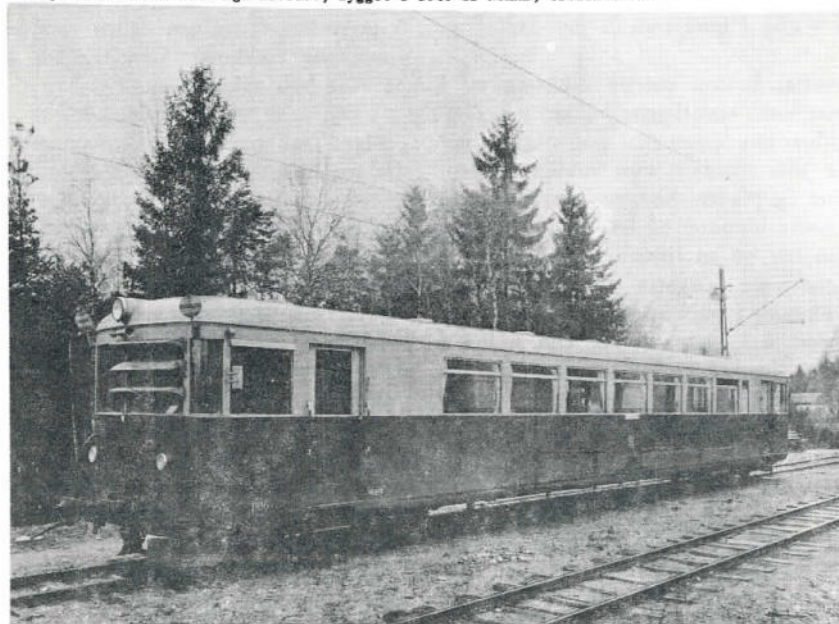


Fig. 3. - Moderne personbogievogn leveret til SRJ af ASJ i 1949.

Fig. 4. - Dieselmotorvogn nr.1106, bygget i 1940 af NOHAB, Trollhättan.



EN AUTOMATISK AFKOBLING

Til et ordentlig modelbaneanlæg i HO hører automatisk afkoblinger — når det rullende materiel er forsynet med koblinger beregnet til automatisk afkobling.

En „Märklin“ afkoblingsskinne koster her i landet omkring 20 kr., så skal man have et anlæg af nogen størrelse forsynet med afkoblinger, kan det nemt blive en dyr historie.

Jeg har på mit anlæg (ca. 100 m spor) 41 afkoblinger — alle hjemmelavede. Jeg har lavet forskellige typer og er nået frem til en god og billig type. Jeg vil her beskrive fremstillingen af den.

Af tynd bronze laves et stykke 16×50 mm. Det rides på langs for hver 4. mm og på tværs 5 mm inde i hver ende. Der laves 3 klip i hver ende 5 mm ind, (fig. 1).

Derefter bukkes pladen omkring et 4 tommer søm; endeflignene bukkes ud, (fig. 2). Under bukningen skal man påse, at der er så lille afstand som muligt mellem sømmet og pladen. Sømmet skal dog kunne passere uhindret og let.

Man har nu en firkantet „trisse“, der i den ene ende fastgøres til et stykke træ 40×40 mm, i hvis midte der er boret et hul, der skal være mindre end hullet i „trissen“. Idet træet foruden at være beregnet til påskruining også skal stoppe jernklodsens opadgående bevægelse. (fig. 3).

Har De noget De vil sælge?

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

Der isoleres med stærkt papir og 2 papstykker i enderne, hvorefter man bevikler med 0,30 mm lakeret magnet tråd, 500 beviklinger. Enderne af tråden fastgøres på træstykket med 2 stifter.

4 tommer sømmet saves over, så der fremkommer et glat stykke på 35 mm. Der bores lidt ned i den ene ende af klodsen, og et stykke 1 mm hård messingtråd loddes på, (fig. 4).

Derefter bores et hul mellem skinnerne på det sted, man ønsker afkoblingen anbragt, hvorefter den beviklede „trisse“ med træstykket fastskrues under pladen. Klodsen med messingtråden sættes i nede fra, og messingtråden klippes af i passende højde og bukkes i den yderste ende, (fig. 5).

Af bronze klippes et stykke 40×6 mm. Dette bøjes i enderne og loddes på messingtrådens bøjede ende, (fig. 6).

Den ene ende af magnettråden føres til 0 (køreskinne) og den anden ende til en almindelig trykknop. Den trækker bedst på 7—8 volt vekselstrøm.

Man skal passe på, afkoblingen ikke slår for højt op, da den i så fald vil afsprede vognene. På mine afkoblinger har jernklodsen en bevægelse på 8—9 mm, men dette prøver man sig frem med. Det omtalte bronze er alm. bronzetætningsliste.

Hvis man har været omhyggelig med bukning af pladen omkring sømmet, er det ikke nødvendigt med en styreanordning for jernklodsen med afkoblingspladen.

Denne afkobling har en ulempe, idet det ringe antal beviklinger i forbindelse med den svære tråd bevirker, at den ikke i længere tid kan stå med konstant strøm, højst 25 sekunder.

Denne afkobling er meget effektiv, og jeg har kun haft gode erfaringer med den.

H. J. Andersen.

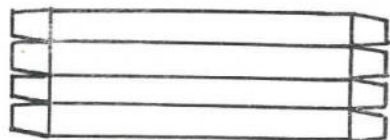


Fig 1.

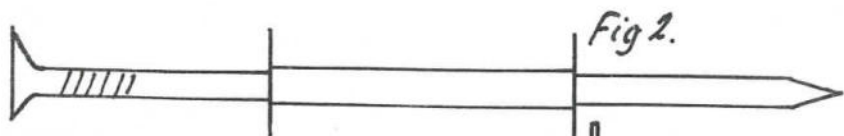


Fig 2.

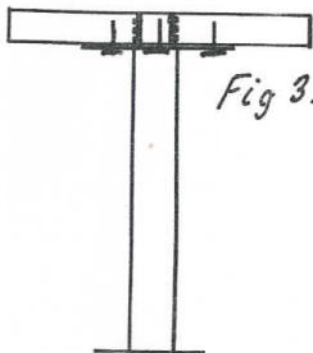


Fig 3.

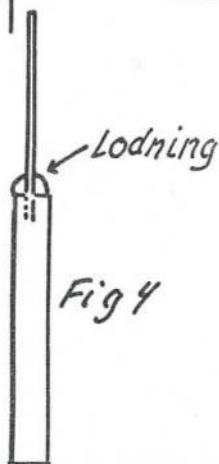


Fig 4

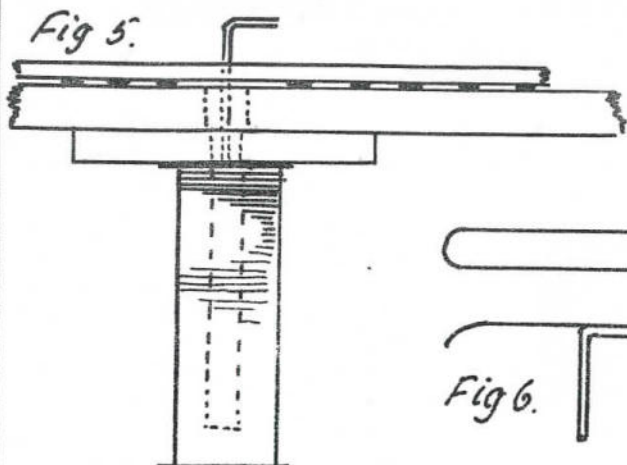


Fig 5.

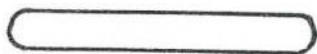


Fig 6.

Lodning.

Göteborgs Spårvägar (fortsat fra s.252)

1906 inköptes fem täckta släpvagnar med länkakselupphängning och 2,25 m. hjulbas samt 10 helt öppna släpvagnar för enbart sommartrafik. Dessa vagnar, bild 3, togo

vagnar. Alla täckta vagnar hade helt öppna plattformar, men 1908 beställdes 12 st. motorvagnar, vilka hade samme vagnskotg och elektriska utrustning, som de föregående, men inbyggda plattformar.

Med de under åren därpå succesivt anskaffade vagnarna utgjordes vagnparken vid 1920 års slut av: 151 st. motorvagnar,



Bild 2. Motorvagn 1902 nr.15. Levererad av ASEA.

32 st. passagerare. Samma år beställdes för den under byggnad varande Längedraglinjen 3 st. s.k. enaxliga boggiemotor-

3 st. enaxliga boggiemotorvagnar, täckta släpvagnar 72 stycken, täckta f.d. hästspårvagnar 3 st., öppna f. d. hästspårvagnar 20 st. och 4 liksläpvagnar. Dessutom fanns ett antal godsvagnar.

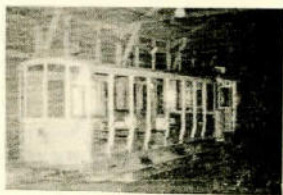


Bild 3. Öppet sommersläp 1906 (nr.507). ASEA.

Den 1 januari 1904 öppnades för trafik den första utbyggnaden av det ursprungliga nätet, nämligen linje 6 från Drottningtorget över Annedal och Slottskogen till Sahlgrenska sjukhuset i Änggården. 4 nov. samma år utvidgades Redbergslidslinjernas nät från Borgaregatan till Rerbergslidplatsen. 1905 företogs en större utvidgning, Kvibergslinjen, som utgick från Olskrokstorget till Kviberg. Linjen nr 7 och bruna skyltar och tyktor. Dess

ändstation vid Olskrokstorget flyttades sedan till Drottningstorget.

År 1907 är särskilt betydelsefullt, då under detta år de två största utvidgningsarna under något år förekom, nämligen linje 8 ifrån Drottningtorget över Valand — Korsvägen — Getebergsäng till Mölnadal, vilken linje öppnades den 14 augusti och linje 9, Långedraglinjen, ifrån Järntorget över Karl Johansgatan — Sanna-plan — Hinsholmen till Långedrag den 21 september. 1908 utsträcktes linjen en km. till Saltholmen, dit dess ena ändstation ännu är förlagd liksom Järntorget i staden fortfarande är dess andra ändpunkt. Linje 8 fick en röd och en grön likta och röd-gröna skyltar och linje 9 en blå och en grön lykta samt ljusblå skyltar. Mölnadal-linjen var 7,13 km. lång och Långedrag-linjen 9,37 km. S. å. lade man en ny linje på det gamla nätet, linje 10 ifrån Bangatan över Järntorget — Lilla Torget — Drottningtorget till Lilla Stampgatan i Gårda. Linjen fick en blå och en vit lykta samt blåvita skyltar. Linje 14, blindtarmen, som år 1911 hade upprättats mellan Vasagatan och Kapellplatsen i Landala slogs 23 december 1914 hop med Kvibergs-linjen, som alltså då kom att gå från Kviberg till Landala. Den fick en brun och en vit lykta samt brunvita skyltar och en trafik längd av 7,21 km. Den 2 mars 1910 anordnades ännu en ny linje på det gamla bannätet, nämligen linje 11 ifrån Johannesplatsen över Järntorget — Vasagatan — Valand till Engelbrekts-gatan vid Heden, men senare till Eklandagatan vil Korsvägen. Linjen var 5,80 km. lång och hade en grön och en vit lykta samt grönvita skyltar. 1923, året för jubileumsutställningen, anordnades en extra linje, nr 12, med en röd, en vit lykta samt rödvita skyltar, ifrån Bergslagsstationen över Drottningtorget — Valand till Korsvägen. Linjen indrogs efter utställningen men upptogs år 1939 och gick då ifrån Sanna-plan över Ekedalsgatan — Järntorget — Vasagatan — Södre Vägen till Korsvägen till år 1953. 1923 öppnades den 28 mars

en omnibusslinje mellan Hultmansholme och Lundby. gamla kyrka. Linjen uppdelades sedermera i 2 linjer.

År 1921 kom en ny motorvagn, bild 4, med ännu längre och rymligare plattform än motorvagn 1909. Underredet är av annan typ och motorerna kraftigare. Hjulbas 2,5 m. eller 2,6 m. 1922 beställdes fyra motorboggievagnar till Långedragslinjen. Vagnarna äro 2,65 m. brede samt utrustade med 4 motorer och tryckluftsbroms. 86 passagerare togo de, men som de nu äro något ombyggda taga de flera. 1922—1923 gjordes försök att sammenbygga två gamla motorvagnar till en ny genom att borttaga en plattform på varje vagn samt sätta en kupé emellan. Därför kallades de i dagligt tal „2 rum å kök“. De elva st. vagnarna togo var och en på det sättet 82 passagerare. Vagnarna, som funnos kvar till år 1949 vore impopulära, därför att de voro trånga. 1923 kommo 20 st. släpvagnar med örrar på mitten och sitt-platskupéer i ändarna. De kallades „zep-pelinare“, funnos t. o. m. 1951, rymde 52 passagerare samt hade 3 m. hjulbas.

Under 1923 levererades även till G. S. 4 tvåaxliga motorvagnar till Långedragslinjen. Dessa finnas kvar alltjämt men användas endast i undantagsfall, emedan de slänga mycket i sidled på grund av sin bredd. Bild 5. Släpvagnar, bild 6, av samma typ som motorvagn 1921 levererades av Asea 1925 till G. S. En del finnas kvar ännu. 1927 levererade Asea 11 motorvagnar, bild 7, som hade fyra fönster i kupésidan till skillnad från 3 st. på motorvagn 1921. 1930 köptes släpvagnar av samma typ som motorvagnar 1927. Av dessa finnas inga kvar. Motorvagnen 187, som köptes 1927, ombyggdes 1949 till enriktning-vagn. 1931 kommo ett antal släpvagnar, bild 4, utan lanternin och med tvårsitsar. Dessa vagnar äro mycket lätta och en del har moderniserats och går ordinarie släp efter motorvagnarna 1921 på linje 1. De ej moderniserade gå i extratrafik som syns av bild 4.

(Sluttes i næste nr.)

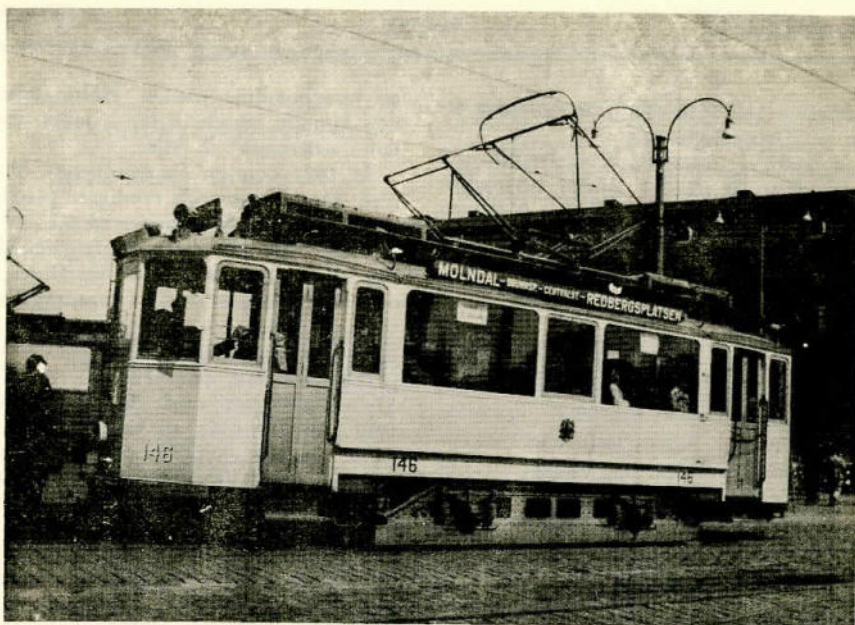


Bild 4. 3-fönstrig motorvagn 1921. (Foto: Jan Walter)

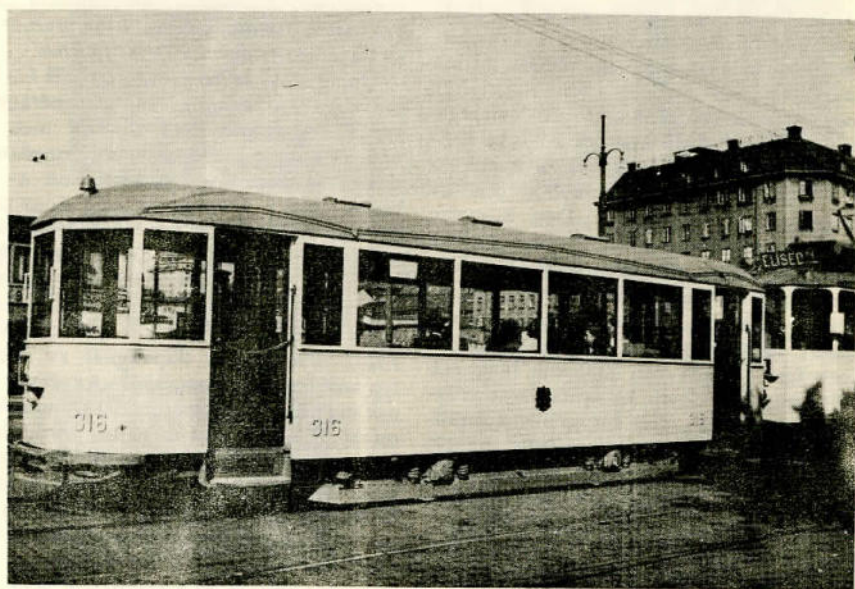
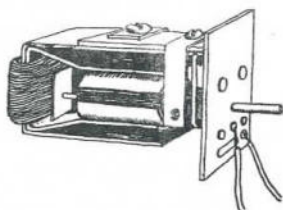


Bild 4a. "Limpa" släpvagn (311-370) 1931-45.
(Foto: Jan Walter)

FRIIS

ELEKTROMOTOR

**DEN MINDSTE!
DEN KRAFTIGSTE!**



med viklet anker
kr. 17,50
almindelig
kr. 14,40
færdig motor
kr. 26,00

6—12 v. universalmotor
ca. 8000 omdr. min.
strømforbrug: 210 mA
vægt: ca. 20 gr.

Bygge- og samlesæt m. tegning,
som enhver fingernem model-
bygger kan samle og vikle.

Se den hos Deres forhandler!

En gros:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K.

FRIIS

KØBENHAVN — BRØNSHØJ



MÄRKLIN

HO

Besøger De Malmø?

Så kig hen til os!

Vi har alt til

Märklin

Rivarossi og

Fleischmann

samt forskellige

amerikanske

byggesæt.

Tag med linie 3 fra centrum!

MODEL-CRAFT

SKOLGATAN 5, MALMØ

Tlf. 20654

Alt til Deres hobby på eet sted!

SARATOGA ENGINEERING ASSOCIATES.

Specialister i modeljernbaner.

Er interesseret i at virke som agenter i U.S.A. og Canada for britiske og europæiske fabrikker af modeljernbaner og andre modelartikler — spor O 32 mm. foretrækkes.

Bemærk! — Interesseret i køb af brugte eller nye Beyer-Garratt modeller — send oplysninger inclusive foto til:

CHIEF ENGINEER, SARATOGA ENGINEERING ASSOCIATES
14 Phillips St. — RFD No. 2, Ballston Lake, N. Y. — U.S.A.

ROKAL - spor TT (12 mm.)

— den ideelle miniaturbane for enhver med ringe plads til rådighed. Righoldig sortiment med alt tilbehør såsom luftledninger, signaler og huse.

SIDSTE:

De nye sporskifter er nu i handelen!

Generalagent:

BØRGE MADSEN, Kongsvang, Aarhus.

TROLLEYBUSSE i HO

— liver op på ethvert anlæg og finder også plads selv på en mindre bane, og en

SVÆVEBANE

gør Deres bane ekstra morsom!



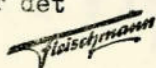
BAUCH

AABOULEVARD 40
KØBENHAVN - N.
NORA 773

*Trix- og
Legetøjsmagasinet*

ØRDRUPVEJ 109
CHARLOTTENLUND
ØRDRUP 1932

Gælder det

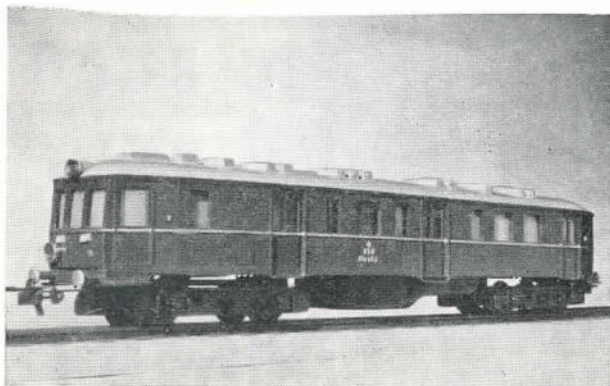


HO

så »BP-tog« Stort lager føres.

katalog mod kr.1,50
i frimærker

»BP-tog«, Postbox 26, Virum.



Long

Motorvogn Mo

SIDSTE UDGAVE
af Mo-motorvognen
med den nye per-
fektomskifter, som
forhindrer »spring«
ved skiftning af kør-

selsretning, er nu fremme i butikkerne. Motorvognen har frontlys i begge ender, som skifter automatisk med retningen, nylonkardan og nylontandhjul kr. 126.50

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

Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?

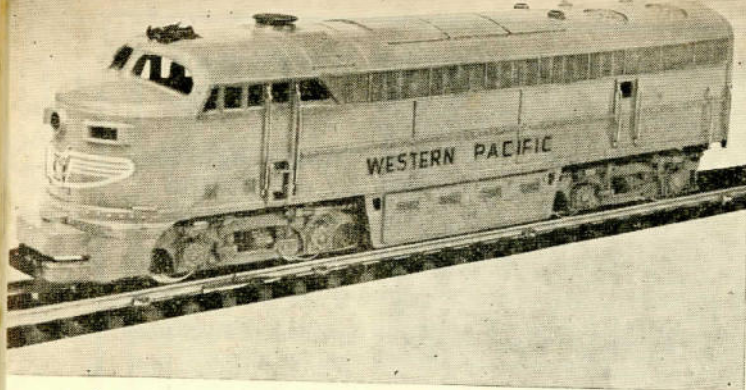
Ja, det gør vel de fleste rigtige modeljernbanefolk, men derfor vil vi også gøre Dem opmærksom på det engelske EUROPEAN RAILWAYS.

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.



**BUCO
PICO**

Fleischmann

HO RIVAROSS I *-specialforretning*

„FRITIDSBUTIK“ Nygaardsvej 21 — RY. 99 40
(Sidevej fra Østerbrogade 137).

MODEL & HOBBY,

Lovstræde 2 (v/ Købmagergades posthus) By. 3010,

kan levere Dem Aarets bedste Julegave:

Elektrisk Tog komplet for 73,00 Kr.

og af det store Gaveudvalg i Tilbehør for enhver Modelbygger kan nævnes:

Loddekolbe, 80 W. 220 Volt ..	14.85	El-Sporskift f. 2 skinnedrift ..	28.00
Fryolux, Loddepaste	7.50	<i>Stort Udvalg i Broer:</i>	
Craft-Tool, fineste Hobbykniv		125 cm l. for Vejovergang ...	4.85
m. 3 forsk. Blade	5.40	175 cm l. for Baneoverkørsel	9.80
Lysmast 20 Volt	4.25	25 cm l. m. Gelænder	2.50
Perronlampe	6.60	Samme for Dobbeltspor	3.55
do. dobbelt	9.90	Rigt ill. Hovedkatalog m. Løs-	
Modelrailroading, amr. Bog		dele, Diagrammer, Spor-	
(380 S.) om alt i Selvbygger-		anlæg etc.	1.50
arbejder rigt ill.	4.75	Rivarossi El-Togsæt: Loko, 2	
Joto-Flex Skinnen; flexibel		Vogne, Skinner, kører i	
Maatte m. Skinner pr. m. ...	4.85	maanedsviis på Element	
El-Sporskift f. 3-sk. Long ...	31.50	(4,50) komplet.	88.00
Perron i Løsdelsæt; Bænke,		Lokomotiv-Samlesæt	
Tag, Bund og Støtter 30 cm l.	3.75	2 skinnedr.	56.00
2 Sæt kan sammensættes til een lang.		Motorvogn f. 2-skinnedr, Piko	67.50

For Terrainopbygning giver vi Dem kyndig Vejledning, og Hjælpemidler føres i stort Udvalg: Smuld i alle Farver pr. Pose 40 og 75 Øre, Buske pr. Pose 1,25, Træer fra 45 Øre, Telefonmaster fra 25 Øre o.s.v., o.s.v

KLUBMEDDELELSER.

Modeljernbaneklubben »HO«
Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.
1 à 2 medlemmer kan optages.
RY 59 42 v eller 30 06 31

Jydsk Model-Jernbane Klub, Aarhus.

Formand: Lokofb. H. F. Jensen, Marstrandsgade 23, Aarhus.

Næstform.: Anlægsgartner M. W. Nielsen, St. Blichersvej 67 a, Aabyhøj.

Kasserer: Chauffør R. Mikkelsen, Herredsvej 24, Hasle.

Anlæg i spor 0 på Aarhus H.

Nye aktive og passive medlemmer optages

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.

Til dannelse af en modelbaneklub ønskes forbindelse med nogle mænd over 21 år, som har den fornødne interesse for opbygningen af et anlæg. Sporvidde afgøres på en stiftende generalforsamling snarest muligt. Henvendelse: *Mejeritejer W. Eriksen, Islevhusvej 68, Brønshøj. Bella 26 49.*

Det i MB-nyt nr. 12/1955 omtalte TT-anlæg er til salg for kr. 225,—. GE 173, aften 85 13 31.

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.

Har De noget De vil sælge?

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

Scenery-landsskabsortiment

sætter prikken over i'et på
enhver modelbane!

En gros:

Elmborg, Mølleallé 16, Valby.
Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Arsabonnement 18 kr., udland 20 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—O—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,
samt:

KØBENHAVN:

Boghallen, Politikens Hus, Rådhuspladsen, V.
Bauch, Aboulevardarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Thorngreen 4/8, Vimmelskiftet 46-48, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Fritidsbutik, Nygårdsvej 21, Ø.

ÅRHUS:

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

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

—O—

ENGLAND:

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

FINLAND:

U-B Hagellin, Auroragtg. 11 B 24, Helsingfors.

ITALIEN:

»HO-Rivarosia«, Como.

NORGE:

Narvenses Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Heimer & Co., Skomakaregatan 11. Malmö.
Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
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 (tilf. 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.

MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

MODELBANEN 5-6

af fabrikassistent PAUL EGON JENSEN

omfatter:

Signaler og sikringsanlæg:

bind 5

Signalerne, som DSB har dem.

Sporskiftedrev.

Sikringsanlæg.

Kontakter.

Spor- og betjeningstavle.

Sportavlens lamper.

Signaler.

Signaldrev.

Trækkraft:

bind 6

ME vogn.

MO vogn.

MY diesellokomotiv.

F rangerlokomotiv.

N godstogslokomotiv.

Nogle motoropstillinger.

Lidt om drejeskiver.

Remiser.

— *En selvbyggers erfaringer, skrevet på instruktiv måde og illustreret med talrige tegninger og fotografier. Enhver, der interesserer sig for modelbane-drift, vil kunne finde værdifuld og inspirerende vejledning i bøgerne!*

Pr. bog 48 sider, ill. kr. 4.75.

Endvidere foreligger:

Modelbanen 1 — *På sporet.*

Modelbanen 2 — *Strømmen slutes.*

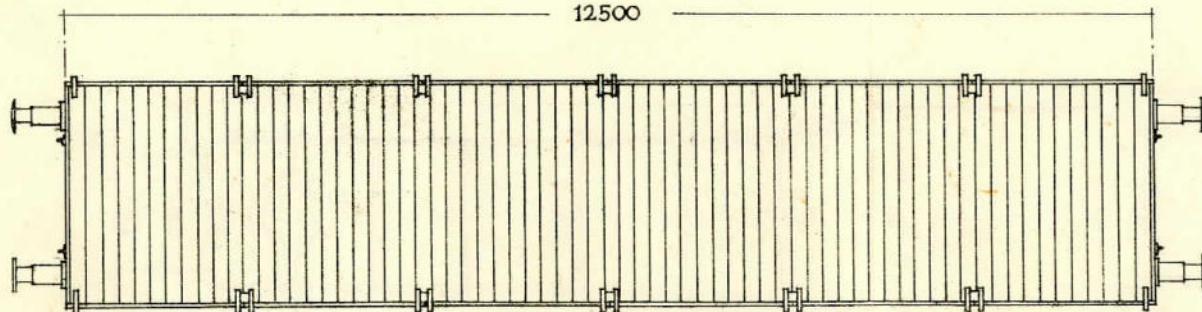
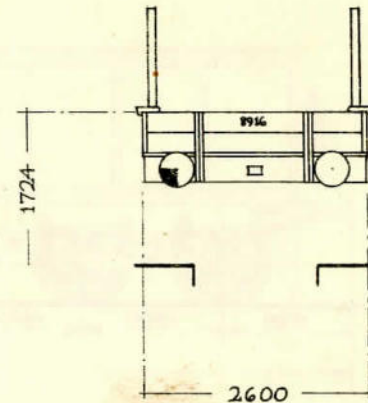
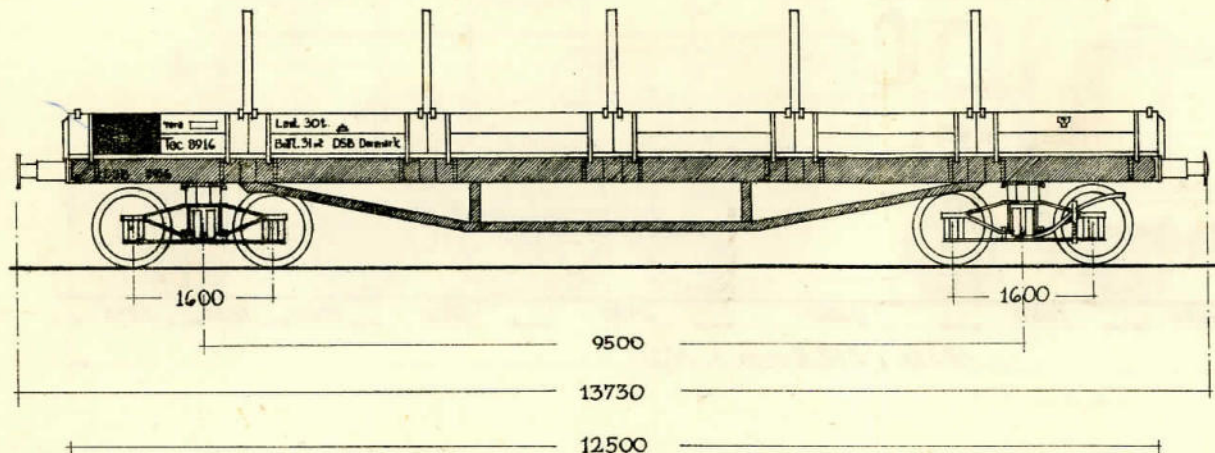
Modelbanen 3 — *Rullende materiel.*

Modelbanen 4 — *Landskab og bebyggelse.*

Pr. bog 48 sider, ill. kr. 4.25.

C. A. REITZELS FORLAG

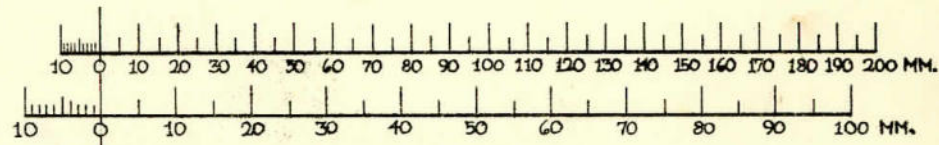
Axel Sandal.



LAST 30 000 KG.
 BUNDFLADE 31,0 M²
 TARA CA. 16600 KG.
 FORSYNET M. HÅNDBREMSE.

O (1:45)

HO (1:87)

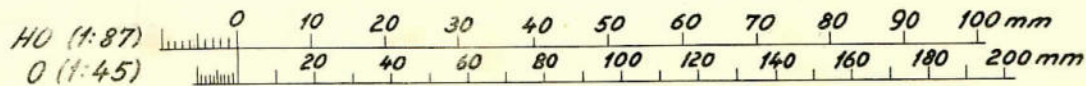
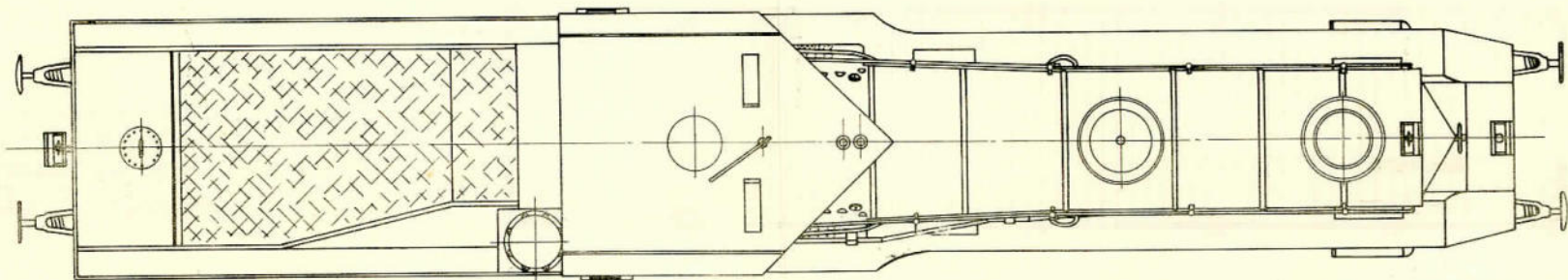
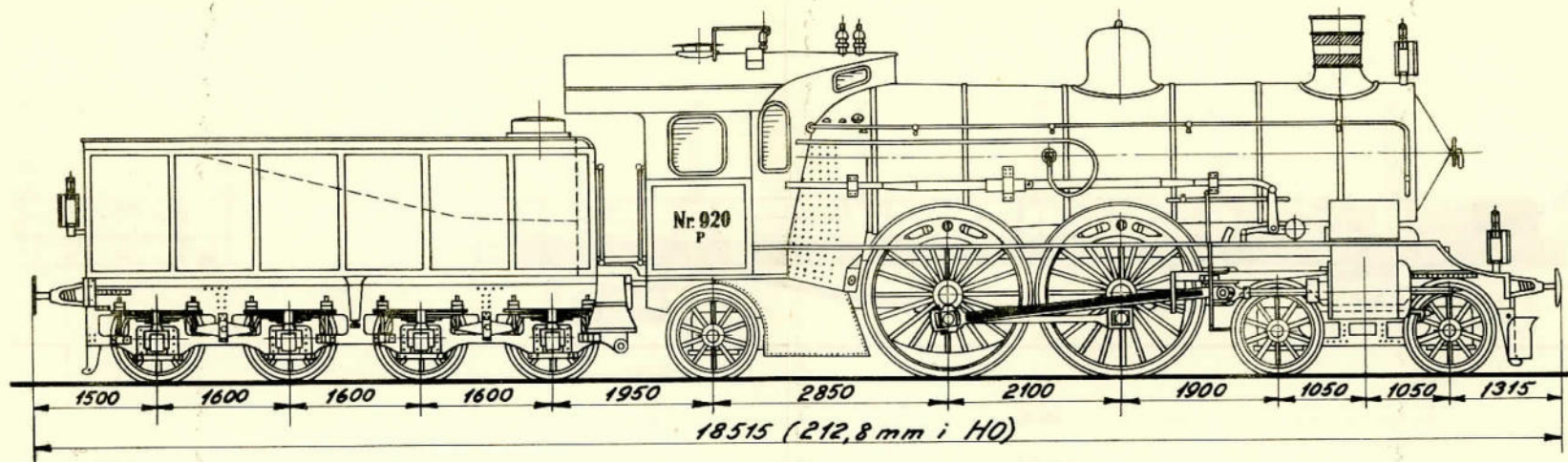


DSB

FIREAKSLET GODSVOGN, LITRA TGC { 8905 - 8955
 8957 - 8975
 BYGGET AF SKABO, BRESLAU OG SKANDIA 1896 - 1927

MODELBANE - NYT
 DECEMBER 1955

TEGNET: 23.10.55. SKALA HO.
 O: BRANDSTRUP-| 1:87



Skala Tegnet 28.-8.-55 Y. Larsson
 H0 - (1:87) Bilag til nr 10 - 4. årgang - 1953

Modelbane-nyt

Eksprestogslokomotiv litra P II
 920-933. (926 og 930 omb. til litra PR)

H0-HL-1.I