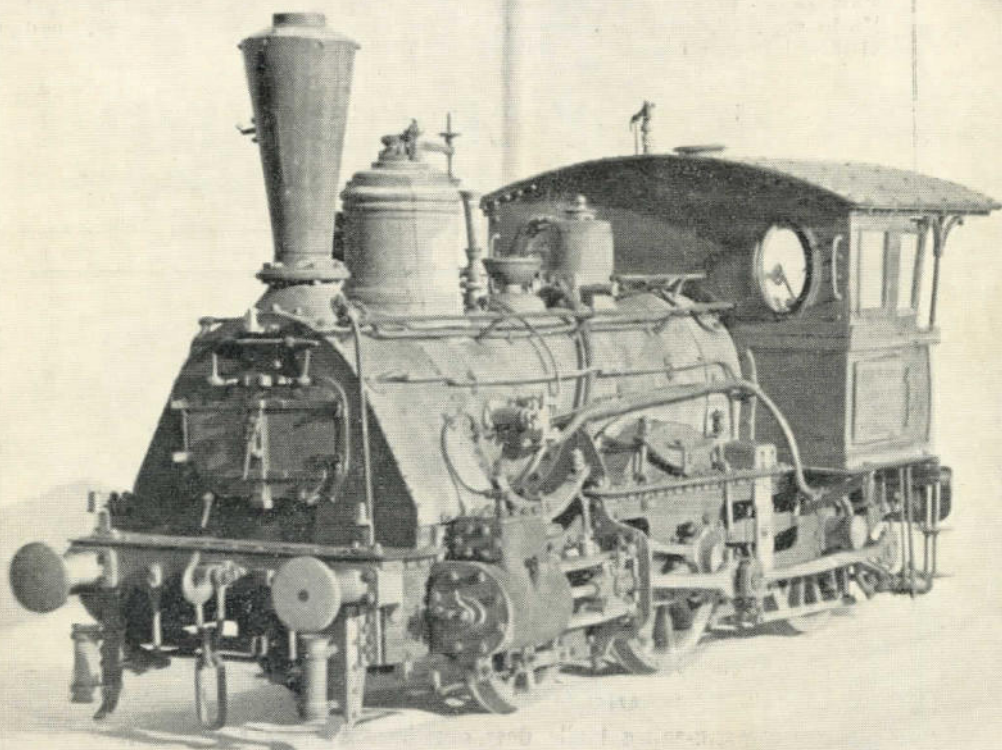




# MODELBANE *Nyt*



5

5. ÄRGANG

MAJ 1956

PRIS

150

## Af Specialiteter nævner vi for en Ordens Skyld:

Ventilationsklapper til El-tog og Godsvogne — Kardanled — rigtige smaa Mini-Sporskifterelaiser — Tandhjul med Snekker — Ensretter-Ventiler efter Opgave — Transformatorer — Fartregulatorer — Bremseklodser i Skala-udførelse — Jotoflex flexible Skinner (Messing, Højde 3,5 mm) — Jotoflex Samlesæt til Skiftespor — Skinnemaatte — lydløse og flexible Korballaster (62 cm Længde) — klar Plexiglas til Waggonvinduer og mælkefarvet til Toiletter — Messingfolie — Modelhuse i fineste Udførelse — smaa Figurer i dansk-Udførelse til HO-Anlæg — Træer, Stakitter og Gærder — EGC Byggesæt til Vogne — Tegninger til Vognbygning — Tegninger til Sporskifter og Krydsspor — Perronlamper — Vollmer Luftledninger — Kampestensmur udført i Plastic — Minipærer til Lokomotiver og Signaler — enkelte og dobbelte Blinkrelaiser — Puffer i Messing — fjedrende Puffer — Lokpuffer — Pufferbjælker — Akselbøks — Samlesæt til Bogier — Bogiesider — Hjulset, uisolerede og isolerede — Rivarossi, Bucu, Märklin, Fleischmann og Long Koblinger, Batterikasser og Vandtanke, enkelte og dobbelte Trinbrædder.

Hvis De er i Tvivl om noget saa skriv til os, men husk Svarporto. Vort Motto er: *Allid tilfredse Kunder og alt for Kunderne.* Vi skaffer gerne, hvad vi ikke har paa Lager.

# HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10 — KØBENHAVN K — BYEN 5714 X

**Fleischmann**



En virkelig velkommen nyhed er nu kommet fra Fleischmann. En teknisk uovertruffen lærebog i opbygningen af ethvert Fleischmann-anlæg i alle dets detaljer og med et utal af illustrationer i flerfarvetryk. Pris kr. 8.00.

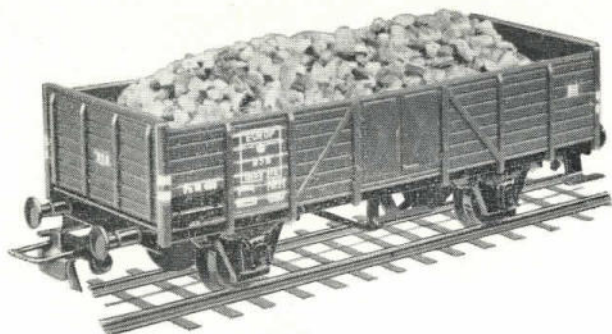
Generalagentur:

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18



*Long*

Åben  
godsvogn  
litra P<sub>B</sub>

Et superdetailleret køretøj i bedste kvalitet af en af DSB's nye EUROP-vogne. Vognen leveres både med og uden læs. Priserne er henholdsvis kr. 13.50 og kr. 11.55 incl. omsætningsafgift.

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



## *Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?*

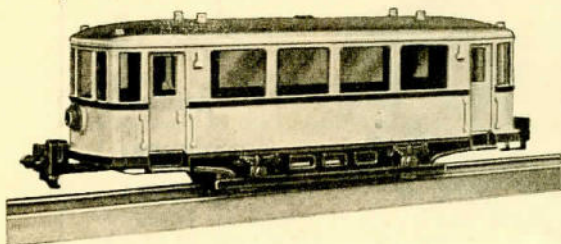
Ja, det gør vel de fleste rigtige modeljernbanefolk, men derfor vil vi også gøre Dem opmærksom på det engelske EUROPEAN RAILWAYS.

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.



## HAMO-modelsporvogne

✱ Meget vellignende modeller til selvstændigt anlæg eller udvidelse af Deres modelbane.

Udførligt katalog 1,00 kr. (ill.)

Generalagent for Danmark og Island:

Skandinavisk Hobby Industri, Århus

## Det er nyt, indtil De har læst det!

Ældre numre af *Modelbane-nyt* indeholder et væld af tegninger, byggebeskrivelser og andet stof, som De sikkert ville få glæde af at studere.

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

**MODELBA NE = nyt**

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056

## HO Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattelige artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSS I«, der fabrikere 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.

# Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

5. årgang

Maj 1956

nr. 5

## SLAGELSE mj-klubs 10 års jubilæum

Slagelse mj-klub fejrede den 15. april sit 10 års jubilæum. Der var indbudt gæster fra de forskellige klubber i landet, og de var mødt talstærkt frem; ialt ca. 35 fra Aarhus, Odense, Kalundborg, Roskilde og København.

Efter velkomsten søndag formiddag indledte formanden *P. E. Jensen* kørslen med 2 flagsmykkede jubilæumstog bestående af det ældste materiel i klubben; det var en ML-vogn med 3 godsvogne og dernæst en P-maskine med en persontogsstamme. Da de to tog kom til endestationen, var kørslen fri, og jeg tror nok, de fleste af gæsterne i dagens løb forsøgte sig som lokoførere og stationsforstandere.

Kl. 11 var der lejlighed for interesserede til at bese Slagelse remise, og her var personalet så velvillige at køre både en G-maskine, Nr. 602 og Hs-377 — som klub-

ben iøvrigt har en model af — ud i lyset, så der blev lejlighed til at fotografere dem. De hører til noget af Statsbanernes ældste materiel.

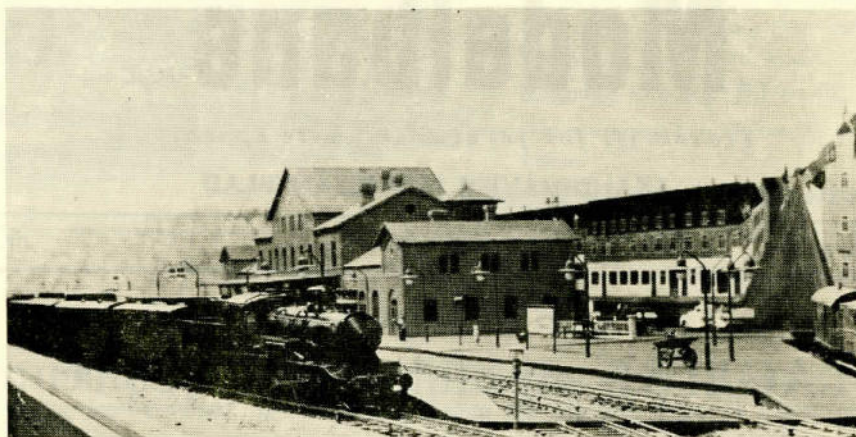
Der var også flere af gæsterne, der fik en instruktion i fyring og kørsel med damplokomotiver.

Kl. 12 holdt 2 rutebiler klar og kørte gæsterne til „Ungdomsborgen“, hvor midt dagen blev serveret. Her benyttede nogle af gæsterne sig af lejligheden til at lykønske S.M.J.K., og *P. E. Clausen* fra D.M.J.K. redegjorde bl. a. for *Morop*-normer. Efter kaffen spadserede man tilbage til anlægget og fortsatte kørslen. — Noget af det, der utvivlsomt vakte mest interesse, var en arbejdende grusgrav med en smalsporet jernbane og tipvognstog. Den er lavet med Hedehusene grusgrav som forbillede. Et par af gæsterne fra Aarhus

### VORT FORSIDEBILLEDE

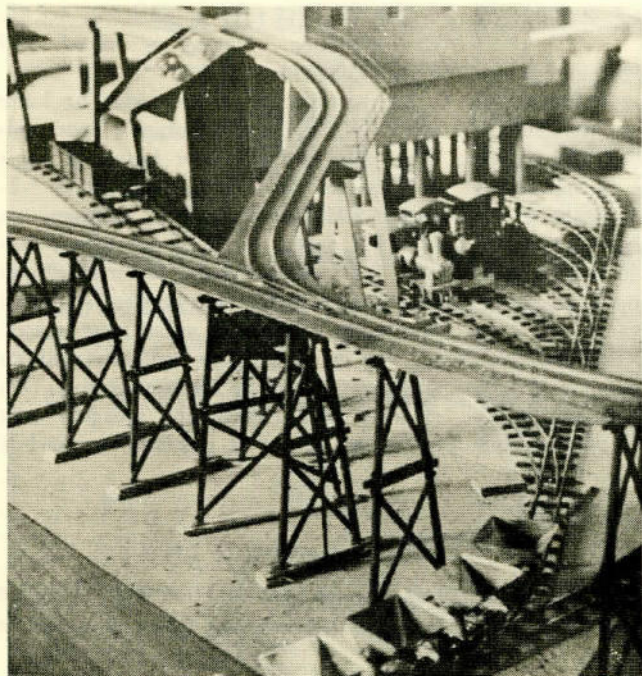
(Cover picture)

viser et »freelance« C-koblet lokomotiv af træ, bygget af *I. Lédács* i Ungarn i året 1884. Målestoksforhold 1:5. (Hungarian lokomotive built of wood in 1884. scale 1:5)

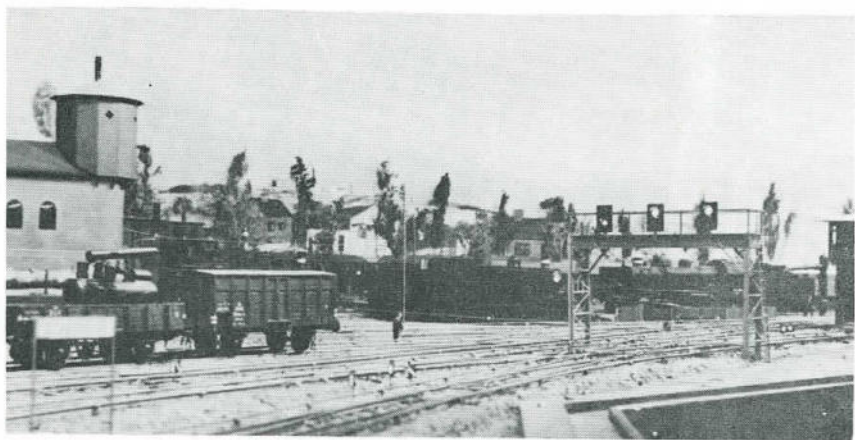


*Klar til afgang på spor 3!*

(Fot. Dagø)



Den morsomme  
tipvognsbane  
på Slagelse  
mj-klub's  
anlæg. Den  
er smalsporet  
16,5 mm.



*Et kig ud over stationsterrænet med en P'er på drejeskiven!*

havde 2 tipvognslokomotiver med, og de blev ivrigt prøvekørt. Anlægget er bygget til 16,5 mm sporvidde (H0); men målestoksforholdet er 1:45 (0), og der benyttes 12 volt jævnstrøm og 2-skinnedrift. Blandt det øvrige normalsporede materiel skal nævnes en model af en gammel P-tendermaskine fra 1882 med 4 tilsvarende gamle vogne, samt som modsætning her-

til en model af DSB's MY. — Ialt har klubben 98 vogne, 26 stk. trækraft (14 damplokomotiver og 12 motorlokomotiver og -vogne).

Det er klubbens mål til sit 15 års jubilæum at have en færdig færgehavn med en model af DSB's M/F „Dronning Ingrid“, og fortsætter klubben med samme energi, som hidtil, tror jeg også, at det vil lykkes.

*Svend Jørgensen.*

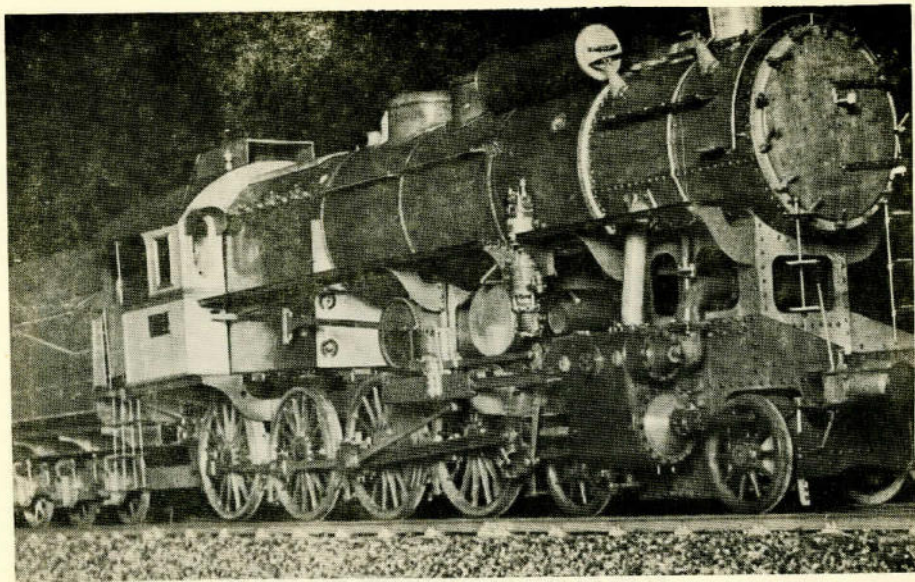


*Du har ret ... den k u n n e skære i metal!*



I The Railway Modeller for marts finder vi en lille notits, der fortæller, at det rumænske postvæsen sidste år i en serie frimærker bl. a. har et mærke, der viser nogle drenge, som fornøjer sig med en modeljernbane. — Det er så vidt vides første gang, at vor fælles hobby er blevet bæret med at komme på frimærke.

*BP.*



# Ungarske Modelbaner

## EN BERETNING TIL »MODELBA NE-NYT«

*fra Stephan Vásárhelyi i Budapest.*

Modeljernbanebygning har allerede været dyrket i årtier af modelbyggere i Ungarn. På trods heraf havde offentligheden kun kunnet få meget lidt kendskab hertil, fordi mange modeller blev gemt væk i private hjem, da modelbyggerne gav afkald på at vise disse frem. I modsætning til, hvad tilfældet er i udlandet, så var og er modelarbejdet ikke så meget udbredt i Ungarn, fordi vi har endnu ikke et tidskrift og egen literatur.

I Ungarn var der tidligere ingen modelbane-industri, så alle tænkelige dele til ar-

*Ungarsk lokomotiv type 424 MAV bygget af Gy. Nemes i Budapest.*

*Byggetid 15 år! Træmodel, men gennemarbejdet i alle detaljer.*

*Tilhører nu trajikmuseet i Budapest.*

bejdet måtte man selv fremstille eller skaffe fra udlandet. Det var imidlertid kun temmelig få, der rådede over eget „værksted“ og lignende, hvor de kunne bygge deres lokomotiver og vogne. Flertallet legede med importeret industrimateriel. Før anden verdenskrig var Märklin's baner de mest udbredte, og dette firmas produkter skabte glæden ved jernbaner hos generationer.

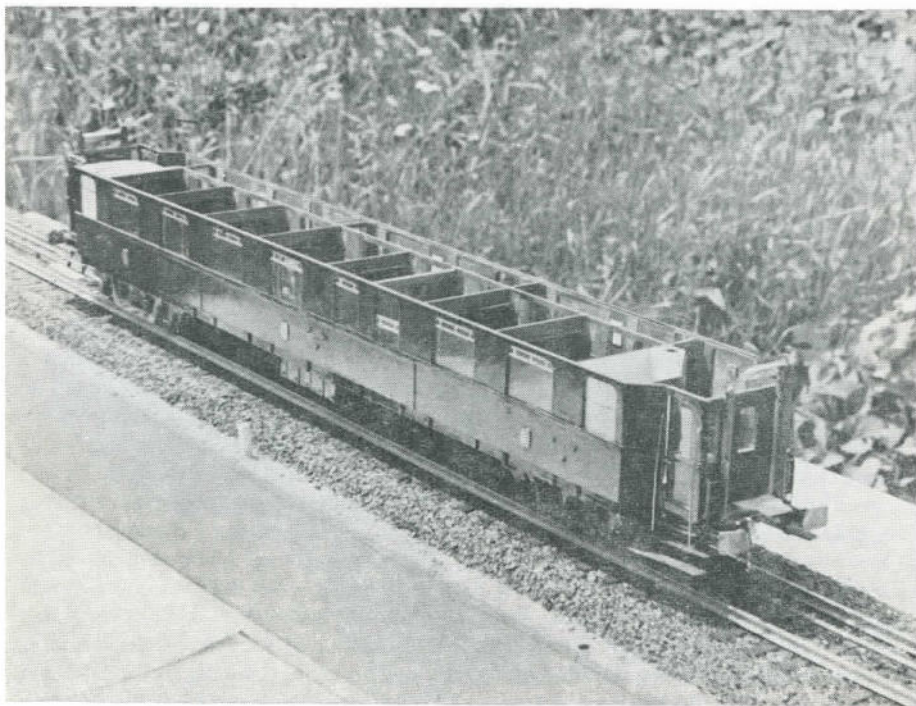
I dag har vi det allerede bedre. Vor nye industri leverer nu ved siden af komplette spor 0 og H0-baner også samtlige tilbehørsdele, som nu letter arbejdet meget. De ungarske modelbyggere fremstillere deres modeller hhv. anlæg fortrinsvis i spor 0, men spor H0 vinder også mere og mere udbredelse. Grunden hertil må søges i, at



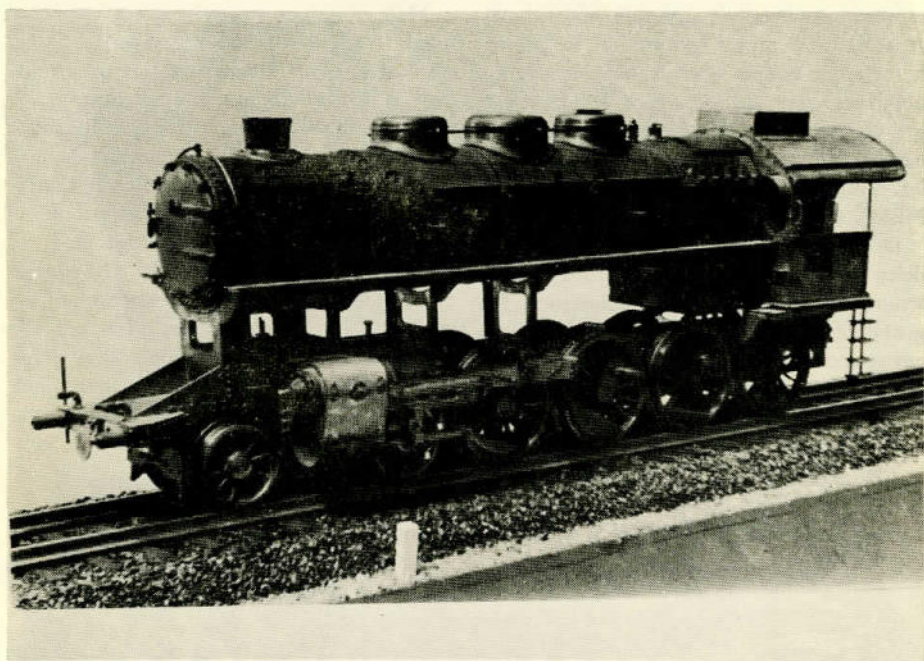
motorer, tandhjul og lignende var nemmere at få til de større sporvidder. Ved siden heraf er de endnu større sporvidder stadig populære, som for eks. spor 1. Her bygger vi i op til skala 1:5, men sådanne tjener allerede nu kun som museumsmodeller. Vore dages modelbygning går nu efter NEM's retningslinjer og DIN normer.

De ungarske modeller køres for størstedelen med tre-skinnesystem og med vekselstrøm, enkelte også med jævnstrøm. På grund af de manglende magnetblokke og ensretterceller kan vi ikke anvende jævnstrøm-polvendesystemet og to-skinnedrift. Vi håber imidlertid, at vi i fremtiden kan arbejde henimod dette mål.

Man arbejdede tidligere „vildt“ på egen hånd, fordi der ingen organisation fandtes. I 1955 har vi dannet en klub og grundlagt et forbund, indenfor rammerne af hvilket der nu arbejder over 350 medlemmer sammen med bil- og skibsmodelbygere. Modelflyvning har en mægtig udbredelse og har sin egen organisation. Jernbanebyggerne har hveranden uge et foredrag, hvor modelbaneeksperter delagtiggør modelbyggerne i deres erfaringer i ord og billeder. Når lejlighed gives, vises der også lysbilleder og film fra de rigtige jernbaner. På lignende måde får man også kendskab til de udenlandske industriprodukter. De ungarske modelbyggere er ger-



*Pullmannvogn med aftaget tag  
(Szentiványi/Budapest).*



*Halvfærdig lokomotiv type 424 MAV.  
(Ungarske Statsbaner).  
Bygget af hr. Szentiványi i Budapest. Spor-  
vidde 0, opbygget helt i metal.*

ne parat til at korrespondere med udenlandske kolleger på tysk eller engelsk.

Efter denne indledning og oversigt viser vi nogle gamle og nye modeljernbanearbejder for vore danske venner.

Noget af det ældste i modelbaner er bygget af I. Lédács i Ungarn — og bygget af træ. Det er et „free-lance“ lokomotiv, som Lédács har lavet i sit 17. år. Lokomotivet er bygget med de enkleste værktøjer, som en simpel hyrdedreng havde til sin rådighed. Lokomotivet har en interessant historie og er nu opstillet i Budapest på det ungerske trafikmuseum. Det blev bygget i året 1884. (Forsidebilledet). Det andet lo-

komotiv bygget i træ, har Gy. Nemes i Budapest været mester for. Det er et af de ungerske jernbaners smukkeste lokomotiver, nemlig type 424. Det tog 15 år at bygge det, men så er det også skalatro i alle detalier. Målestokken er 1:10, og det tilhører trafikmuseet i Budapest.

Det smukkeste og i alle detalier udarbejdede anlæg i spor 0 er vel nok det, som tilhører hr. Szentiványi i Budapest. Han har arbejdet i over 20 år på det i sin fritid, og han er fuldt færdig med alt på nær lokomotiverne. Vi viser her hans halvfærdige lokomotiv — også en type 424. Det drives af en i førehuset anbragt 24 V vek-

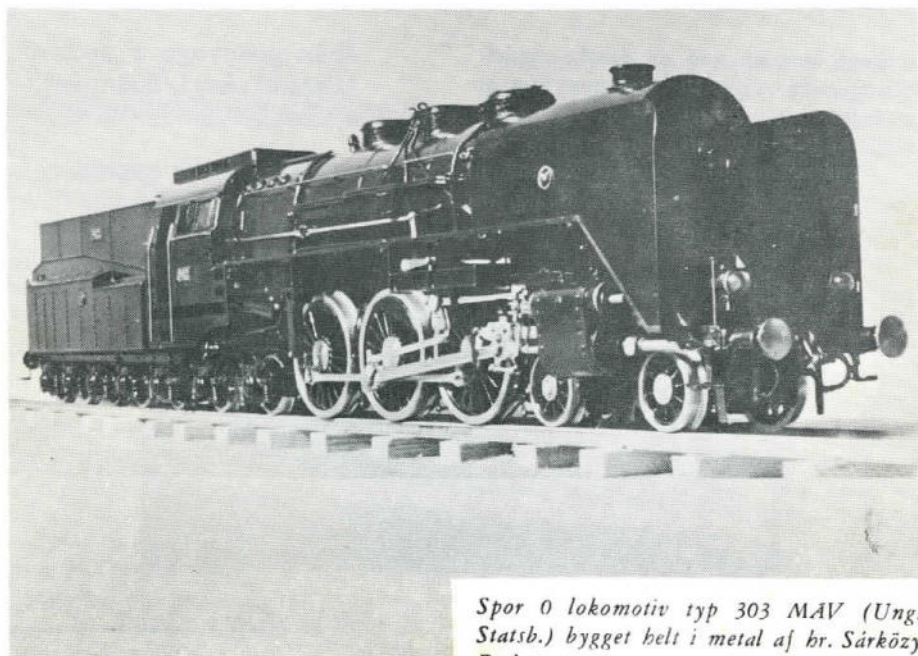
selstrømsmotor, som trækker direkte på den sidste aksel, medens de øvrige hjul trækkes via kobbelstængerne. Hr. Szentiványi's vogne er forsynet med alle detaljer både indvendig og udvendig. Skinnerne er anbragt på 1 meter lange dæmnin- ger og meget naturtro udsmykket. Kurve- radiatorne er 1 meter. Stationen „Szamosuj- vár“ ligger på en todelt falde på 2,5×6,0 meter. Det er muligt at udvide strækning- en med ekstra skinnestykker. Nogle af billederne viser vogne og bygninger udført af hr. Szentiványi.

En virkelig præstation i modelbanebyg- ning har hr. Sárközy vist med sit lokomo- tiv type 303. Det er færdigbygget på 100 timer, og så er det oven i købet hans før- ste arbejde af den art. Lokomotivet drives af en 20 volts vekselstrømsmotor og hr.

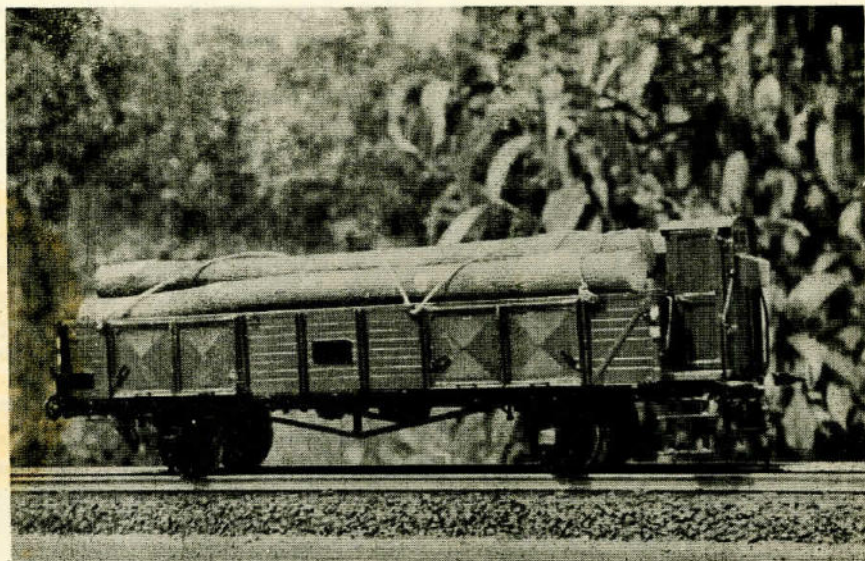
Sárközy bygger nu flittigt på sit anlæg og ved siden af vogne, som forhåbentlig bli- ver lige så præcist udarbejdet som lokomo- tiv. Sporvidden er 0.

Spor H0 er repræsenteret ved et af for- fatterens arbejder. Det lille rangerlokomo- tov, som drives med 16 volt vekselstrøm er „free-lance“-bygget. Det er fremstillet helt i metal; men den lille tingest trækker selv i kurver med lethed 10—12 vogne, på trods af, at loket ikke er over 100 mm langt. Det har nu allerede kørt over 4 år på anlægget uden nogen art af vanskelighe- der.

Vi har med disse få eksempler villet give et lille overblik over det ungarske model- banevæsens *stade*. Rammerne for denne lille afhandling er desværre for snævre til at kunne vise mere; men vi håber ved en



*Spor 0 lokomotiv typ 303 MAV (Ung- Statsb.) bygget helt i metal af hr. Sárközy Budapest.*



nærmere kontakt med de danske modelfolk igen ved lejlighed at kunne vise et og andet.

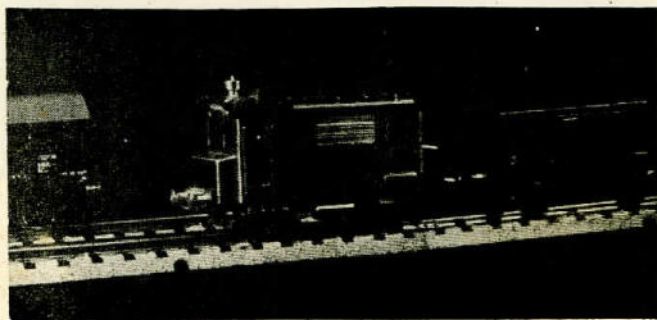
*István Vásárhelyi*

Æresmedlem af VDMEC . V.

Udlandskorrespondent for

Det ungarske Modelbane Forbund.

Åben godsvogn i spor 0  
(Szentiványi/Budapest)



„Free-lance“ rangerlokomotiv bygget i metal af artiklens forfatter, br. I.  
Vásárhelyi/Budapest.



## Hvor sporene går dybt -

### MÅNEDENS SPORPLANER PÅ MIDTERARKET

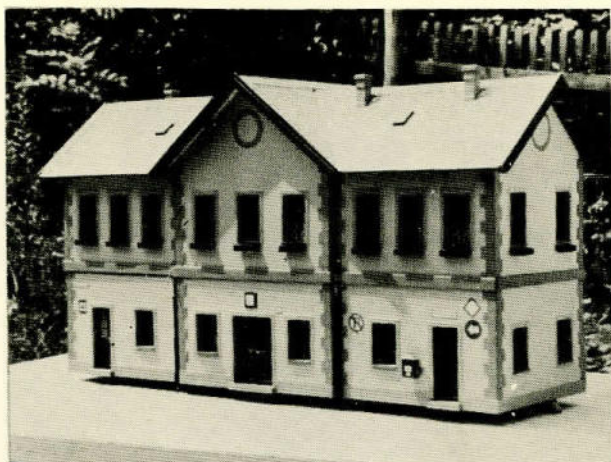
I denne måned er månedens sporplan blevet anbragt på midterarket og forestiller Gedser station. Vi har denne gang valgt at vise en station fra det virkelige liv, og det fremgår sikkert med al ønskelig tydelighed, hvor kompliceret en sådan er, selv sammenlignet med stationsanlæggene på ret store modelbaneanlæg. Men det er heller ikke meningen, at denne plan nødvendigvis skal kopieres til „sidste spor-skifte“. Den skal først og fremmest give læserne nye ideer og vise dem hovedtrækkene ved et sådant arrangement, og er det lykkedes med den foreliggende tegning, er det mål, vi stillede os denne gang, nået.

BP.

Mange af de mest enestående og interessante jernbaner i verden er undergrundsbaner, og vi har plukket et par ting i det amerikanske tidsskrift RAILWAY PROGRESS om disse „dybtgående baner“.

Der er f. eks. undergrundsbanen (fremtidig forkortet til U-banen) i Rom, som bare er 12 kilometer lang, men som er et fund for kunstkere. Vægge og trapperum i hovedstationen er dekoreret med statuer og bas-relieffer, som er fremkommet under udgravningerne ved banens bygning og nogle af disse går helt tilbage til år 2 f. Kr. Stationen, som ligger ved det historiske Colosseum er udsmykket med mosaikker, som er kommet til syne ved banens bygning. På eet sted løber U-banen langs med en underjordisk sø og krydser et andet sted en underjordisk flod.

London fik verdens første U-bane allerede i 1863. Budapest, Paris og Berlin havde også U-baner længe for århundredskif-



Endnu et billede fra  
en ungarsk mj-bane.

*Stationsanlæg på sidebane, bestemt for br.  
Szentiványi's anlæg, men ikke opstillet.*

tet, og dette gælder også Glasgow. New York eksperimenterede først med underjordisk trafik i 1870, da *Broadway Pneumatic Underground* åbnedes på den korte strækning ved Warren- og Murray Street. Idag er New Yorks over 400 kilometer lange U-banenet verdens største.

New Yorks U-bane har endda sit private politi. Korpset omfatter en politimester, otte politiassistenter, tooghalvtres overbejente, femhundredeoghalvfjers betjente og tretten kvindelige betjente. De udfærdiger årligt op imod 14.000 arrestordrer og ca. 10.000 anklageskrifter til passagererne på dette byens største trafiksystem.

*Paris* har uden tvivl den sødest duftende U-bane i verden. For ca. et år siden begyndte myndighederne i den franske hovedstad at sprøjte parfyme ud på to af *Metro*'ens undergrundsbaner. Parfymen skulle bekæmpe ubehagelige lugte, og hvis

passagererne synes om arrangementet, vil dette blive udvidet til at omfatte alle linjerne. På sand feminin vis får hver linje sin egen bestemte duft.

U-banepassagerer er lige så glemsomme som passagererne i andre befordringsmidler. New York'erne glemmer årlig mere end 70.000 genstande i U-banetogene og ikke mindre end 7000 paraplyer! Den fjor-

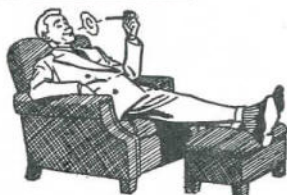
## Obs.!

Ved bestillinger af blade og hele abonnementer bedes beløbet indbetalt på postkonto 35056 **samtidigt** med bestillingen. — De sparer både porto og tid.

Ekspeditionen af MB-nyt,  
Kongevejen 128, Virum.

ten mand store stab i banens kontor for glemte sager har sorteret og identificeret sådanne ting som et menneskekranium, støvsugere, Mark Twain's samlede værker og en kontrabas. En mand glemte en urne indeholdende hans kones aske, men han er aldrig vendt tilbage for at gøre krav på den.

### Vor læser mener -



at det faktisk snart er på tide, at det bliver bragt lidt orden i spørgsmålet om koblinger til vogne og lokomotiver.

Det er jo sådan, at mange i deres begejstring over en smuk vogn, som De ser i et vindue, straks farer ind for at købe selvsamme vidunder, men så i sidste øjeblik opdager, at den kobling, som vognen er forsynet med slet ikke passer sammen med de vognkoblinger, man har på sine vogne derhjemme. Og så står man der. I de fleste forretninger kan man ikke uden videre købe løse koblinger af forskellige fabrikater, og så kommer iøvrigt næste problem i den forbindelse, hvis man har været så heldig at få nogle andre koblinger. Hvem skal sætte dem på? Ja, vil De måske mene, det kan da enhver klare -, men

er det ikke forkert ræsoneret? Hvis alle koblinger var ligeså enkle i fastgørelse som for eks. Märklin's og lignende, så var det let, men mange kræver en speciel fastspænding, som ikke er let at udføre med enkle midler.

Altså, lad os få koblingerne ændret derhen, at de er nemme at udskifte og at fastspændingen er nogenlunde den samme ved alle koblinger, og så - ja så vil også fabrikaterne sælge flere køretøjer, og det kan de vel kun være glade for.

## DSB's Litra P (4.artikel)

### P-LOKET

Vi skal nu have fremstillet askekasserne. Det sker af hvidblik eller  $\frac{1}{2}$  mm messing, der loddes sammen efter tegningens figur 1. De fastgøres på vangerne ved små skruer, f. eks. 1,4 mm.

Derefter skal vi have fremstillet bagløbereren. Et stykke rør med en indvendig diameter svarende til løberens aksel, loddes til et stykke 1 mm messing, der skæres ud efter fig. 2. Et stykke bladfjeder ca. 0,15 mm fastskrues til messingstykket, som vist på tegningen. Hele bagløbereren monteres på bagerste afstandsstykke med en metalskrue.

Forløbereren fremstilles som vist på fig. 3 af et stykke messingklods, hvorpå monteres vangerne, der fremstilles af 1 mm

messingplade efter tegningen. Den fastgøres ved hjælp af en bøjle, der ligesom bagerste bogie affjedres fra maskinen ved et stykke bladfeder. Den drejer sig om en skrue på næstforreste afstandsstykke og begrænses i sit udsving ved en tap, der går ind mellem banerømmerne. Fjederen glider på afstandsstykket mellem cylindrene.

Vi skal nu til kedel og førerhus. Kedlen er cylindrisk til bag ved domen, hvorfra den fortsætter konisk til førerhuset. Forreste del fremstilles af et stykke hvidblik, 0,25 mm tykt og af formatet 42,5×61,0 mm. De 42,5 mm er længden af stykket. Det koniske stykke af kedlen fremstilles af et stykke blik af samme tykkelse, længden er 40 mm, mens bageste bredde er 67,5 mm. Forreste bredde er selvfølgelig 61,0 mm. Pladerne vales eller bankes over et passende stykke rundgods med en træhammer eller plastikhammer, idet en jernhammer vil slå mærker i metallet.

Stykkerne loddes sammen ved hjælp af et tyndt stykke hvidbliksbånd, der fastloddet indvendig i samlingen. Det bageste stykke skal tilfiles lidt for at man kan få det rette „knæk“ på kedlen.

Førerhuset fremstilles af hvidblik eller messingplade efter fig. 4, 5 og 6 og loddes sammen. Det er klogt at tildanne et stykke plade som førerhusets endelige profil og fæstne det bagerst i huset, mens taget påloddet. Derefter fjernes det igen. Efter fig. 9 fremstilles barrieren, på hvilken kedel og førerhus skal samles. Over det forreste forbindelsesstykke på denne plade, der skal være 1 mm tyk, fastgøres saddelen, der f. eks. kan fremstilles af et stykke massivt messing eller samles af pladedestykker, der loddes sammen.

Det hele samles på en ganske plan træplade, der skal fungere som „bedding“ for at få den helt rigtige nøjagtighed frem.

Der skal så lidt til, før meget synlige unøjagtigheder opstår, og så skal vi til at skille det hele igen og begynde forfra. Fastgør barrieren på pladen og skær et hul ud til førerhuset, der jo rager lidt neden for. Sørg for, at pladen har netop den tykkelse, der gør at førerhuset kan hvile på bordet med hele grundfladen.

Skorstenen og domen fremstilles af messing på en drejebænk efter fig. 7 og 8. Efter uddrejningen files de til, så de nøjagtigt passer til kedlens runding. Skorstenen kan loddes fast straks, men domens skal, hvis man ønsker dens nuværende udseende, der er vist på fig. 7, skæres midt igennem. Af et stykke 6 mm messing udskæres et stykke af form som den gennemskårne dom og alle tre stykker loddes sammen. Derefter kan domens fastloddet på sin plads. Røggammerdøren drejes som klods, der stikkes ind i kedlen og fastloddet eller -skrues.

Kedelbåndene fremstilles af 3/4 mm brede metalstrimler ikke over 0,2 mm tykke. De skal fastloddet til kedlen, men sørg for, at de kommer til at sidde ganske nøjagtigt, da hele helhedsindtrykket ellers lider derunder.

De øvrige detaljer kan man sætte på efter behag, dog kan man vel dårligt undvære håndlister og dampør.

Næste gang tenderen og strømskema.

J. J. V.

## ALTING STIGER

Fra og med 15. maj d. å. stiger abonnementsprisen på MODELBANE-nyt fra 18 til 21 kr. pr. år, udlandsabonnement fra 20 til 23 kr. Løssalgsprisen forhøjes fra og med juni-nummeret fra kr. 1,50 til kr. 1,75. Allerede løbende abonnementer berøres først af stigningen, når abonnementet til sin tid udløber. Der bliver altså ikke



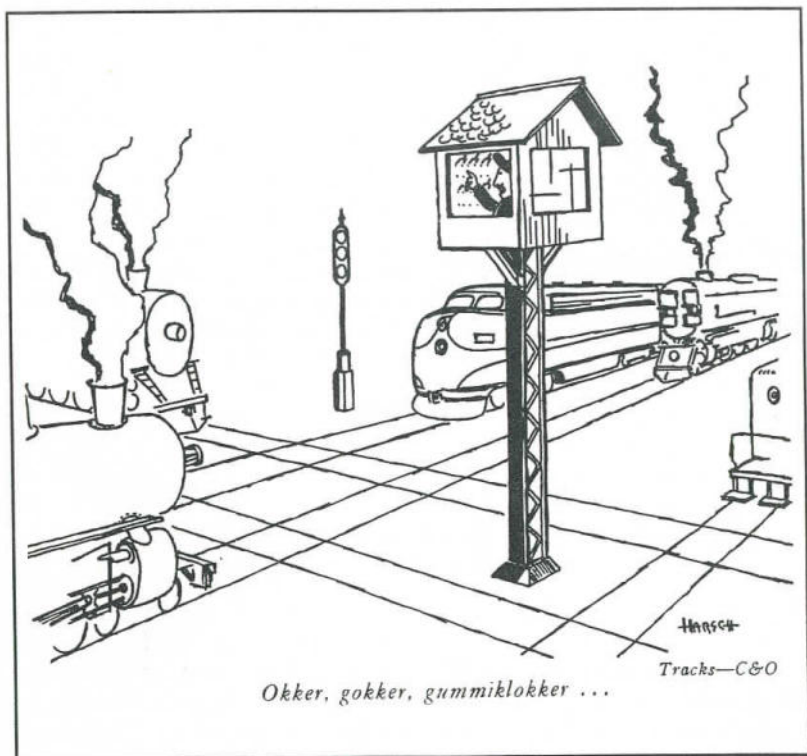
tale om nogen form for efterbetaling på sådanne i kraft værende abonnementer.

Forhøjelsen er nødvendiggjort af flere på hinanden følgende prisstigninger siden forrige forhøjelse, som fandt sted i maj 1954, altså for 2 år siden. Papir, sats, trykning m. m. er siden gået jævnt opad, og en ikke uvæsentlig portoforhøjelse for ca. 1 år siden på omkring 50 pct. har naturligvis heller ikke forbedret rentabiliteten. Men selvom vi har foretaget denne forhøjelse, så kan læserne være forsikret om, at den først er sket efter lange og indgående overvejelser, da vi heller ikke selv er glade for den. Imidlertid vover vi at tro, at læserne ligesom vi er fast besluttet

på at bevare det eneste specialtidsskrift der findes om modeljernbaner i Norden, og vi på vor side vil fortsat bestræbe os på, at bladet til enhver tid bliver så læseværdigt som muligt. *Redaktionen.*

### NÜRNBERG-MESSEN

I april-nummeret omtalte vi adskillige af Nürnbergmessens attraktioner og lovede at omtale de resterende artikler i dette nummer. Imidlertid er materiale til denne omtale endnu ikke kommet frem, idet visse firmaer ikke har kunnet skaffe tilstrækkeligt illustrationsmateriale. Vi vil derfor først bringe den sidste halvdel af messeomtalen i juni-nummeret.



Okker, gokker, gummiklokker ...



## nyt fra nær og fjært

### ITALIEN:

*Modtagelse af private telegrammer i togene.*

Man kan nu modtage private telegrammer i togene i Italien foreløbig dog kun ekspres-telegrammer og kun i de vigtigere tog.

Telegrammerne modtages på alle telegrafstationer og der skal kun betales 50 lire i ekstragebyr. (C.I.C.E.).

*RADIO ROMA's påsketog —*

specielt beregnet for danskere og nordmænd, som har fulgt Radio Roma's udsendelser, er også i år blevet en succes. Påsketoget, som er blevet til i samarbejde med de større turistorganisationer, er ved at blive noget af en tradition og er overalt blevet vel modtaget. (C.I.C.E.).

*SCHWEIZ: Simplon-tunnelen fylder 50.*

Den berømte Simplon-tunnel, som forbinder Schweiz og Italien, blev åbnet den 1. juni 1906, og betød faktisk en ny og

meget betydningsfuld transitlinie mellem Vestens lande og det nære Østen. Det tog 7 år at bygge den og arbejdet frembød uhyre vanskeligheder, bl. a. på grund af de høje temperaturer i bjergets indre og de pludselige indstrømninger af varmt og koldt vand i kolossale mængder i tunnelgangene. Begivenheden fejres af både Schweiz og Italien i dagene fra den 17. til den 19. maj i år. (C.I.C.E.).

### MOROP I BERN

Det meddeles, at Sammenslutningen af europæiske modeljernbaneklubber (MOROP) vil afholde sin næste kongres i Bern i Schweiz i dagene 3.—5. august, begge dage inclusive. Endvidere vil der i tilslutning hertil, i dagene før og efter kongressen blive arrangeret udflugter af forskellig art, bl. a. med forevisning af forskellige modelanlæg. Modelbyggere, som måtte være interesseret i at deltage i kongressen bedes venligst — og i egen interesse snarest anmelde Deres deltagelse til en af MOROP's to danske delegerede, civiling. P. E. Clausen, Rådhusvej 65, Charlottenlund eller signaling. cand. polyt. James Steffensen, Ehlersvej 8, Hellerup.



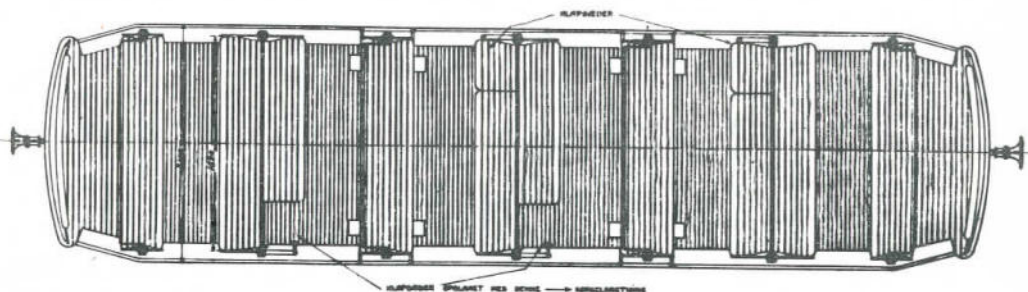
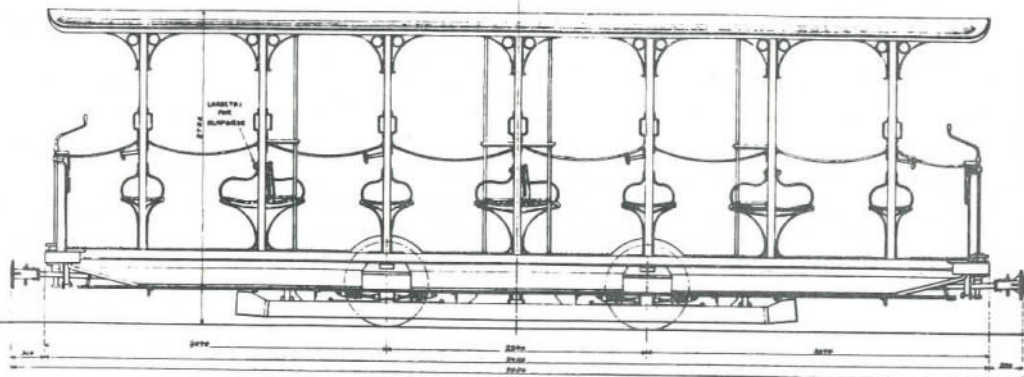
# EN OLDTIMER

ser vi her en skitse af. Det er en af „Aktieselskabet Kjøbenhavns Sporveje"s gamle åbne bivogne, som ganske vist ikke længer er i drift herhjemme, men blev udran-

geret i sommeren 1937 og siden solgt til Finland. Vi bringer disse vognskitser i relation til artiklen på næste side og som supplement til tidligere i MB-nyt offentliggjorte tegninger af sporvejsmateriel.

Aktieselskabet  
De københavnske  
Spurveje.

**AABEN BIVOGN**  
MED 4STK. KLAPSPÆDER.  
type 1901.



## KØBENHAVNS SPORVEJES MUSEUMSVOGNE

af Leif Bang og John Lundgren

Desværre er Københavns sporvejsmuseum på grund af pladmangel ikke offentligt tilgængelig endnu. For at bøde lidt på dette misforhold bringer vi en række

billeder af størstedelen af museumsparken.

1) Sidste hestesporvogn, i folkemunde kaldet „Hønen“, kørte fra Nørre Farimagsgade ad Nørregade til Gammel Torv

helt til 1915. Vognen er nu tilbageført i skikkelse som vogn nr. 69 tilhørende „Københavns Sporvei-Selskab“. I Tivoli har man kunnet nyde synet af den de sidste sæsoner.

2) Tidligere akkumulatorvogn fra 1897 som har tilhørt „Nørrebro Elektriske Sporvei“, ombygget til luftlednings-systemet i 1901 og udrangeret som driftsvogn i 1933, hvorefter den i gråmalet tilstand gjorde tjeneste som arbejdsvogn. Ved 25-årsdagen for kommunens overtagelse af „A/S De københavnske Sporveje“, 1. august 1936, blev vognen, der tidligere havde haft nr. 17, indsat i sporvognstoget som vogn nr. 1 uden dog at være tilbageført i oprindelig skikkelse.

3) Tidligere 2-etages bogievogn fra 1901 ombygget til en-etages 1924. Denne vogntype har næsten udelukkende kørt på linie 3, sidste gang maj 1951. Her er det vogn nr. 100, man har bibeholdt som museumsgenstand.

4) Åben Scandia-bivogn nr. 1172 sat i drift sommeren 1909. De åbne bivogne kørte sidste gang i sommeren 1937.

5) Oprindelig hestesporvogn sat i drift som bivogn oktober 1903 og udrangeret 1933.

6) Frederiksberg Sporvejes Motorvogntype overtaget af K.S. i 1919. Denne 2-etages type kørte på linie 3 til 1924, på linie 8 til 1927, på linie 17 til 1931 og

### 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.*

### RUBRIKANNONCE

Lyntog, lokomotiver og vogne til elektrisk tog spor 0 sælges. B. Hansen, Lembergsgade 12. S.

endelig på linie 18 til juni 1933. Billedet viser museumsvogn nr. 419 bygget 1915 på Frederiksberg Sporvejes værksted i Allégade remise.

7) Frederiksberg-bivogn nr. 1083 bygget 1913 på værkstedet i Allégade remise, overtaget af K.S. i 1919 og udrangeret 1933.

8) „De Dion Bouton“ omnibus anskaffet 1913 af Frederiksberg Sporveje til kørsel på Strøget mellem Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv. Udrangeret 1928.

Foruden de ovennævnte 8 vogne er museet i besiddelse af en hestebus fra linien Højbro — Købmagergade — Sotorvet, linie 12, en strøgomnibus nr. 50 (tidl. nr. 41), en enmandsbetjent omnibus nr. 314 samt en gammel automobiltårnvogn.

## Werner Swart & Sohn Plauen (Vogtland)

Af vor fabrikation i spor HO:

### Gittermast buelamper

i forskellige udførelser og størrelser

### Telefonbøxe

### Elektroperronvogne

i plastik

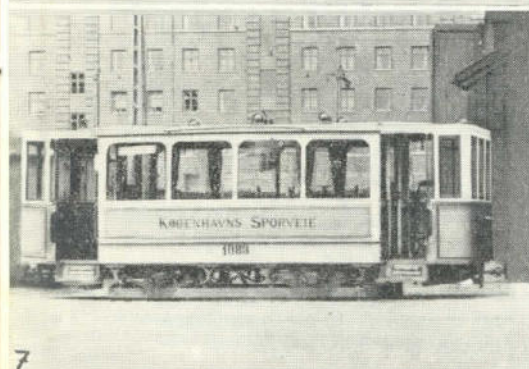
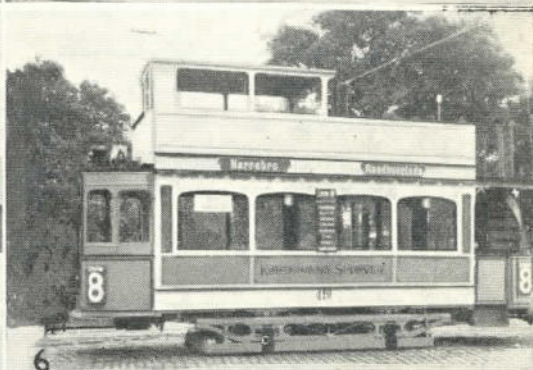
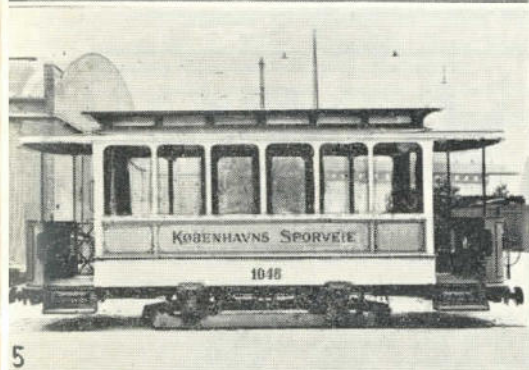
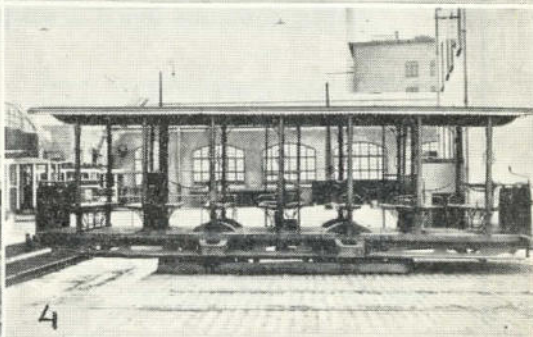
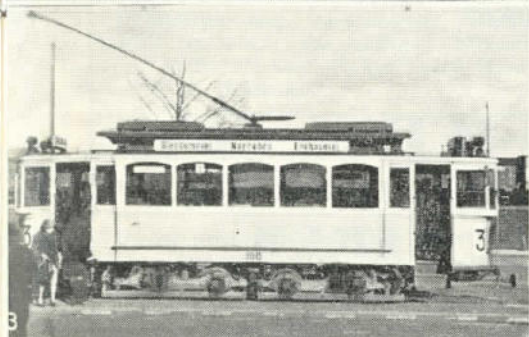
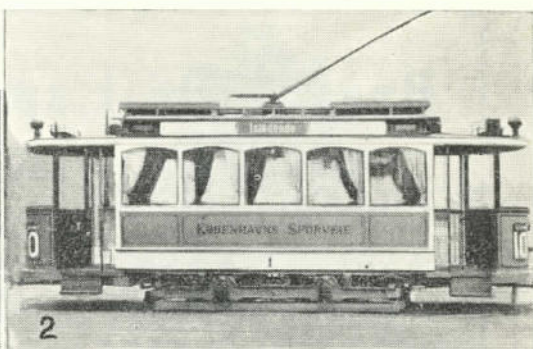
### Glødelamper

Samt diverse løsdele



### AGENTUR FOR DANMARK:

Skandinavisk Hobbyindustri og Import  
Guldsmedegade 40, Aarhus



# Bygger De i spor 0 eller 1?

— Har De lyst til at udbygge Deres anlæg med danske skalatro signaler og standtavler i bedste udførelse (messing), så skriv efter komplet fortegnelse over disse. Også andet tilbehør såsom perronskille og lamper.

Liste mod 50 øre i frimærker.

✱ Luftledningsmateriel  
i spor 0 og HO —

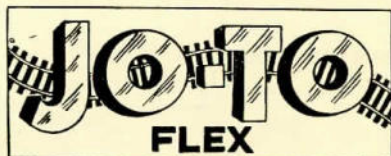
Liste mod 50 øre i frimærker

TO FOREIGN READERS!

Danish scale models in fine quality  
Send for free information.

» **BP** « - **t o g**  
**Postbox 26**  
**VIRUM**

Reserveret

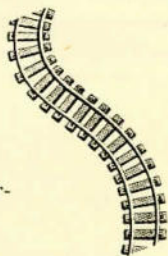


Mønsterbeskyttet.

— Det nye elegante skinnemateriale, skala HO, bøjelige til enhver kurve.  
Pris pr. mtr.:

**Kr. 4,85**

Svellemåtte til sporskifter **kr. 1,50**



Det fuldendte Jo-To skinneprofil skala HO, messing.

**Kr. 1,35** pr. mtr.

Fås i alle førende forretninger.

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

**KLUBMEDDELELSER.**

Dansk Model Jernbane Klub  
Anlæg i spor O.  
Klublokale: Nørrebro Station.  
Yderligere oplysninger i juni nummeret  
eller ved henvendelse til redaktionen.

Modeljernbaneklubben »HO«  
Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.  
Tlf. 30 06 31 & RYvang 59 42 y.

**RUBRIKANNONCER**

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

HO-Märklin-Long lokomotiver, vogne,  
transformatorer, sporskifter, skinner  
m. m. billigt til salg. Helge Lund, Dam-  
husvej 19, Helsingør.

Køreplaner indtil 1940 søges til købs  
eller låns. Stor pris gives. Billet mrk.  
5561 til Modelbane-nyt.

Märklin luftledningsmaster type 409 M  
plus tilbehør til salg. Ved Amagerport  
1<sup>1</sup> tv. (Thomsen) efter 16.

Til salg. HO-Märklin bro, ca. 6 $\frac{1}{2}$  m lang  
med tilhørende EL-master og tråde. Ka-  
talogpris ÷ 30%. Velholdt. Hans Chr.  
Jepsen, Frodesgade 138, Esbjerg.

20 BUCO-skinner sælges eller byttes med  
Märklin. Tlf. 70 32 02 efter kl. 17.

**VOR HOBBY —**

er at kunne fremskaffe alt, hvad der  
spørges efter — derfor landets største  
udvalg i hobbyartikler. Abonner på  
»HOBBY-NYT«, 25 øre pr. nummer  
+ ekspedition 25 øre.

**BERG RADIO & HOBBY — Aarhus**

**Scenery-landsskabssortiment**

sætter prikken over i'et på  
enhver modelbane!

En gros:

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

MEDLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

**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.  
Årsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement  
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.  
Benyt postkonto 350 566 ved indbetalingen.

—o—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:  
KØBENHAVN:

Bauch, Aboulevarnden 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.  
Hovedbanegårdens Bladkiosk.  
Gertz, Reverdilsdags 5, V.  
Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.  
Kiosken, Classensgade 18, Ø.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.  
Berg Radio & Hobby, Guldsmedegade 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 Hagelin, Auroragatan 11 B 24, Helsingfors.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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

—o—

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætning  
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 20 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

—o—

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

# Modelrailroading

— Den amerikanske kæmpesucces på 384 sider  
**kr. 4.75** (+ porto 20 øre)

## Fleischmann's

nye store lærebog i opbygning af Fleischmann's  
2-skinneanlæg. Stort format med mange farveillustra-  
tioner — **kr. 8.00** (+ porto 60 øre)

---

## Kan De læse Engelsk?

— Så har vi et stort udvalg i engelsk og amerikansk hobby-  
litteratur.

### Bøger:

How to build and operate  
a model railroad (amr.). Over 100  
skitser, 16 fotos, 1925 ....kr. 3.50  
The Model Railway  
Encyclopædia (E. F. Carter).  
461 tegninger, 128 fotos,  
20 tegninger af moderne  
lokomotiver, 4969 (engl.) kr. 30.00

### Tidsskrifter:

Model Railway News .....kr. 2.25  
The Railway Modeller ..... - 2.25  
European Railways ..... - 1.75  
Meccano Magazine ..... - 1.00  
Model Engineer ..... - 1.40  
Model Aircraft ..... - 2.25  
Ships & Ship Models ..... - 2.75

---

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN  
& MODEL RAILROADER  
pr. stk. kr. 5.00

---

## — Og Tysk?

Eisenbahn .....kr. 3.25    Miniaturbahnen .....kr. 3.70  
Der Modelleisenbahner .... - 1.75    Die Bundesbahn ..... - 3.25

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





FIG. 1.

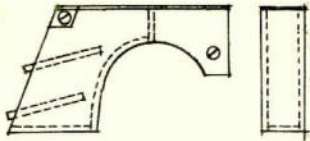


FIG. 2.

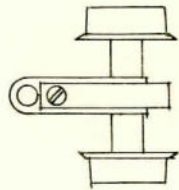


FIG. 3.

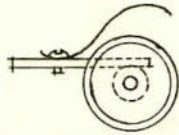
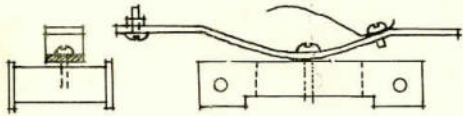


FIG. 7.

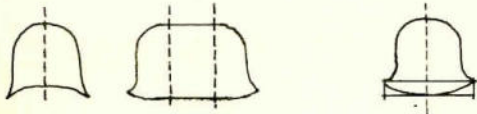


FIG. 8.

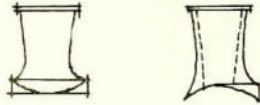


FIG. 9.

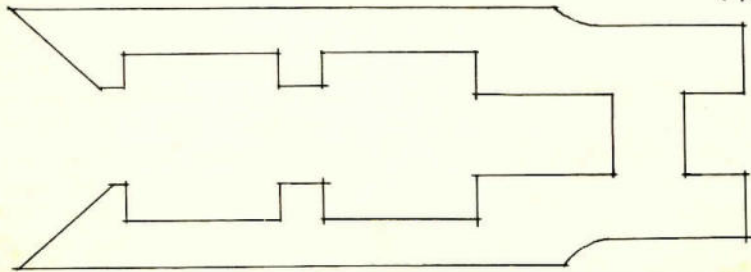


FIG. 6.

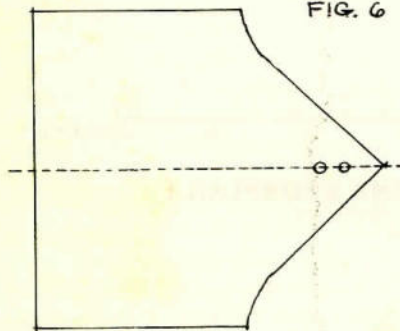


FIG. 5.

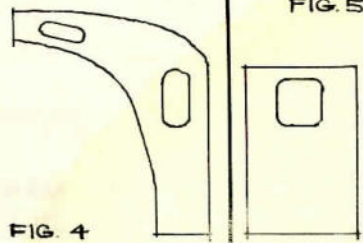


FIG. 4.

DETALJER TIL P-LOK  
 SKALA HO MÅL 1:1  
 4.4.56. J.V. OG OBJ.