

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.

Trækraft:

bind 6

ME vogn.

MO vogn.

MY diesellokomotiv.

F rangerlokomotiv.

N godstogslokomotiv.

Nogle motoropstillinger.

Lidt om drejeskiver.

Remiser.

— En selbyggers 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 sluttes.

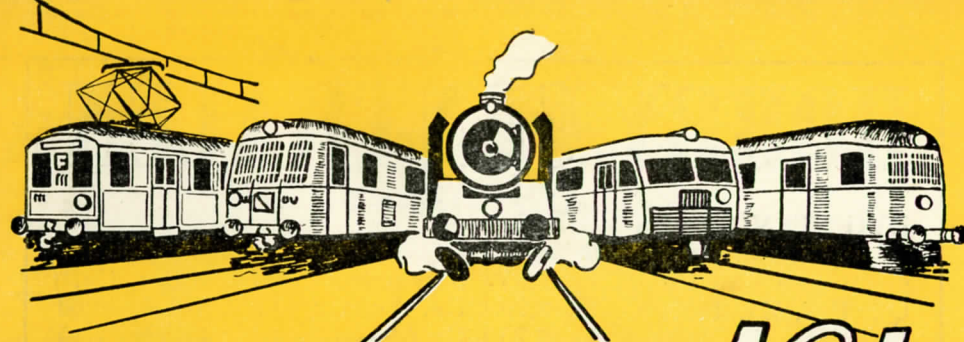
Modelbanen 3 — Rullende materiel.

Modelbanen 4 — Landskab og bebyggelse.

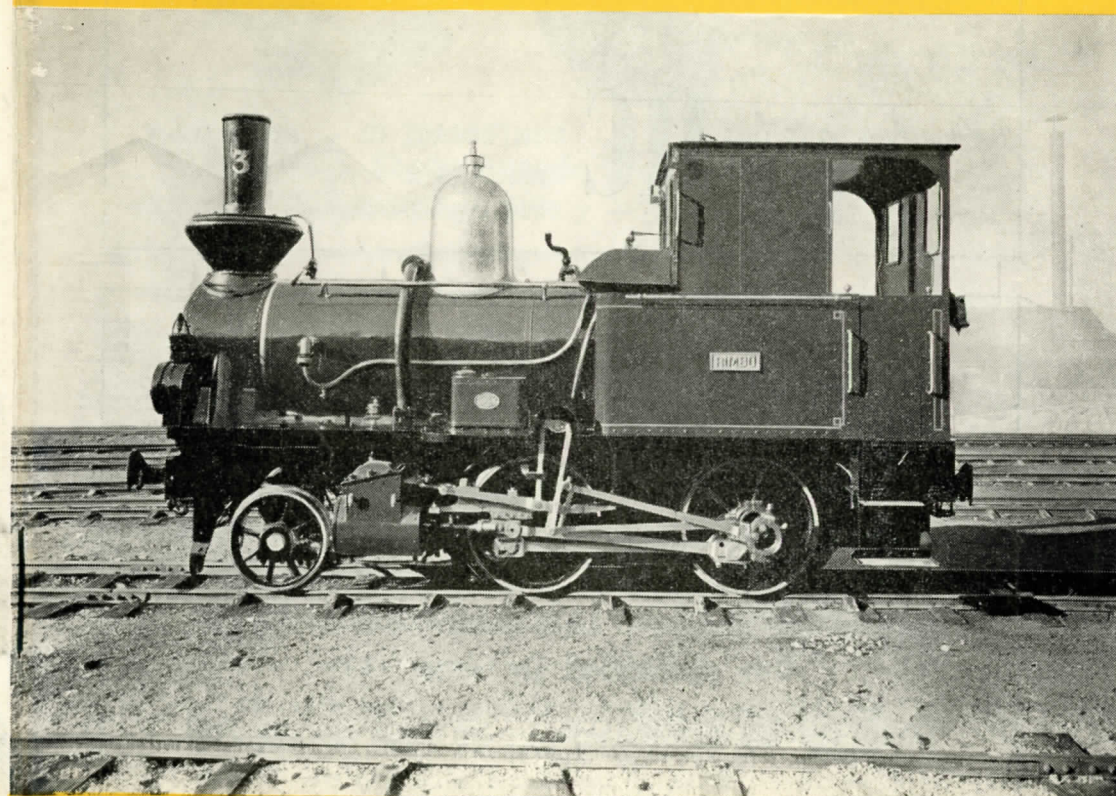
Pr. bog 48 sider, ill. kr. 4.25.

C. A. REITZELS FORLAG

Axel Sandal.



MODELBANE *Nyt*



11

4. ÅRGANG

NOVEMBER 1955

PRIS

150

HOBBY CENTRALEN

BYG SELV DERES VOGNE

i E.G.C. Byggesæt

godsvogne litra P _B	kr. 1,65	person- og pakvogne C _{PE} , C _M ,
Q _H , P _{FR} , Z _A , I _{KS}	kr. 2,20	C _R , A _C , D _C , D _J , C _D
I _{VK}	kr. 2,75	C _U (2-akslet)

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, samt alle løsele til skinner og vognbygning.

Kom hen og se hos

HC

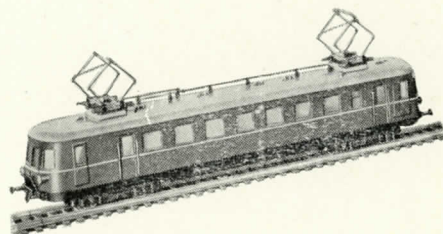
MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x

Pristiliste tilsendes mod
40 øre i frimærker

(Provinsordrer ekspederes omgående)



Den store succes!



Den nye elektriske motorvogn nr. 1370, kører på både luftledning og med strøm fra skinner. Lys og slutlys i hver sin ende, der skifter automatisk med kørselsretningen.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

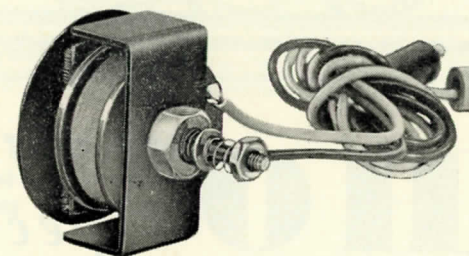
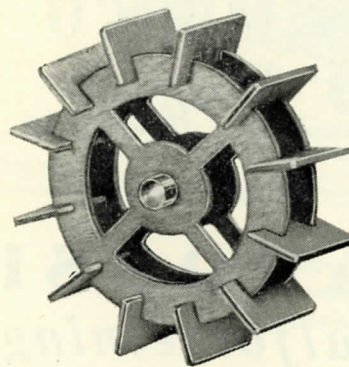
København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

Long's El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke

Det nye vandmøllehjul og motor er nu i handelen



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

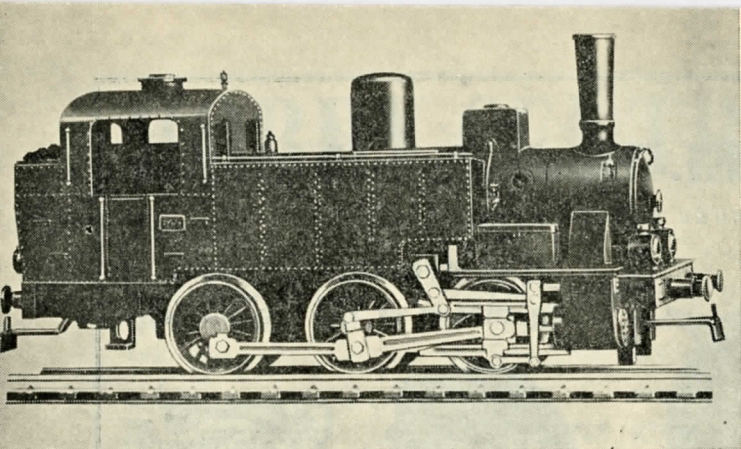
HO Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattede artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSSİ«, 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.

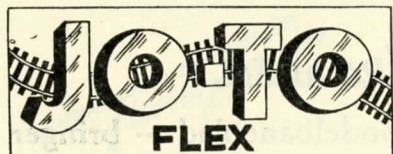


**BUCO
PICO**

Fleischmann

HO RIVAROSS I
-specialforretning

„FRITIDSBUTIK“ Nygaardsvej 21 — RY. 9940
(Sidevej fra Østerbrogade 137).

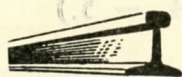


Svend Mønsterbeskyltet.

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

Pris pr. mtr.:

Kr. 4,85



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.

**Motor- og transformator
sensation.**

Til indbygning i lokomotiver og motorvogne er der nu fremstillet en uhyre kraftig og strømbesparende motor med udveksling — både for jævnstrøm og til universalt, pris kr. 30,00.

Stort udvalg i alle slags tand- og krønhjul for vinkeldrev og snekkedrev passende hertil.

Nyt katalogblad og strømskema for LYCO-signaler, sektionkontrol og perfektomskifter m. m. tilsendes mod indsendelse af 30 øre i frimærker.

NB. Den nye *sektionstransformator* m. alle de sidste nye tekniske finesser for tilslutning af sektionkontroller foreligger nu, — kr. 75,00. Specialbrochurer over alle typerne tilsendes mod 30 øre i frimærker.

Rigtig ill. hovedkatalog med alle de sidste modeljernbanelødsdele og strømskemaer tilsendes mod kr. 1,50. Fleischmann, Rivarossi og Rokal-kataloger kr. 1,50. — Alle tiders bog om modeljernbaneopbygning: MODEL-RAILROAD-ING, amer. 308 s. kr. 4,75.

De er altid velkommen i

MODEL & HOBBY

Løvstræde 2 (v. Købmagerg. Posthus)

Telf. By. 3010 . Postkonto 73521

Lev. til of. institutioner, fritidsklubber og -hjem, skoler etc.

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

November 1955

nr. 11

**Udstillingen i Teknologisk Institut
og et besøg på maskindepotet på
Københavns godsbanegård**

Modeljernbaneudstillingen i Teknologisk Institut i København blev åbnet lørdag den 8. oktober kl. 10 af Hans kgl. Højhed arveprins Knud, der efter at have kørt et særtog banen rundt, erklærede udstillingen for åbnet. Fjernsynet filmede åbningen og bragte iøvrigt en reportage fra udstillingen mandag den 10. Foruden selv udstillingsanlægget havde det danske firma LONG et anlæg i gang, som hævdede sig smukt over for det store tyske anlæg. Vi vil ikke komme nærmere ind på at beskrive udstillingsanlægget, som vi jo omtalte mere detaljeret i forrige nummer, men vi føler trang til at fremhæve de danske modeljernbaneklubbers stands og DSB's udstilede modeller. Disse modeller fra danske mj-klubber repræsenterede næsten alle arter af vogn- og lokobygning. Især var det morsomt at se, at man ikke slavisk holdt sig til dansk materiel, men også fremviste ting fra U.S.A., England, Tyskland og Sverige, men alle modellerne

var dog byggede herhjemme. DSB udstillede en stor gennemskåret model af en IKA-vogn samt en af vore moderne færger. De var begge ved deres detaljerede udformning med til at give et nyt billede af nogle af de ting, man ellers kun ser på afstand.

Et morsomt og interessant arrangement var indbydelsen til de mest modelbaneinteresserede elever fra københavnske skoler. Efter at de havde overværet åbningen og beset udstillingen, blev de i 4 DSB-busser kørt ud til Statsbanernes maskindepot på Københavns godsbanegård til en omvisning der.

I den anledning havde DSB ladet oprangere nogle af de gængse typer lok, hver med en plakat, der fortalte om de nærmere data. Her stod P, E, S, C og F maskiner, og det var lige noget for ungerne. De myldrede omkring på maskinerne og tog alle detaljer i øjesyn. Der var vist ikke mange, der ikke fik prøvet at sidde

VORT FORSIDEBILLEDE

viser en maskine fra Stockholm Roslagens Järnväg »RIMBO«, et af lokomotiverne fra banens åbning. Loket anvendtes ved jubilæumshøjtidelighederne i 1935. — Vi henviser iøvrigt til artiklen inde i bladet.

på en førerplads. En interessant ting på denne specielle DSB „udstilling“ var, at maskinerne var varme. De var ikke bare stillet derhen for at ses, men det var klargjorte maskiner, lige til at køre med. Ved ankomsten blev eleverne — der var både piger og drenge — delt i hold, og vi fulgte med et af dem. Hvert hold blev af en lokomotivfører vist rundt i depotet med nærmeste omgivelser og fik gennem ham fyldestgørende forklaring på alt, hvad de så og spurgte om.

Efter at have beset maskinerne, så vi de to drejeskiver. De er begge på 20 m og kan derfor klare alle typer lok, selvom der ikke er meget plads at give væk af, når en af de største er på „skiven“. Derfra gik turen til spuleanlægget. Hvert lok bliver vasket ca. hver 3. uge. Askekassen tager hver dag 1100 m³, det svarer ifølge DSB's opgivelse til eleverne til „2,7 millioner bajere pr. dag“. Foruden aske aftager anlægget 14 tons røggamersmuld pr. uge.

Vi var nu nået hen til kulsiloen. Den blev beset i fuld aktion. Man studsede lidt, når man hørte, at her blev udleveret 300 tons pr. dag, svarende til 300 familiers årlige brændselsforbrug. Næste punkt var sand- og olieudleveringen. Vi besøgte vægterne, der kontrollerer udleveringen. Der bruges pr. dag 1100 l smørelie og 300 l cy-

linderolie. — Inde i selve remisen kiggede vi på skydebroerne m. m., og særlig interesse vakte sænkegruben. Der foretages akseleffersyn for hver 75.000 km for litra E, P, og C, og for hver 165.000 km for litra S. Udskiftningen af en aksel tager ca. 15 minutter.

Til sidst overværede vi stang- og stempeleffersyn på afdeling C. Der foretages stempeleffersyn hver 6. måned, og det varer ca. 5 dage. Hver anden måned er der stangeffersyn, en proces, der fuldføres på 8 timer.

Hver deltager modtog et program over, hvad de fik at se. Sidst i dette var en oversigt over materiel knyttet til depotet. Vi citerer:

Maskindepotet Københavns godsbanegård bygget 1904, udvidet 1908. Har 98 pladser, 3 skydebroer (20, 18 og 14 m), har stationreet 86 togloko og 32 rangerloko. (Hertil føjes senere de MY'ere, der får Sjælland til arbejdsområde).

Beskæftiget ved maskindepotet Københavns godsbanegård:

222 lokomotivførere
125 lokomotivfyrbødere
41 lokomotivfyrbøder aspiranter
158 remisearbejdere
51 håndværkere

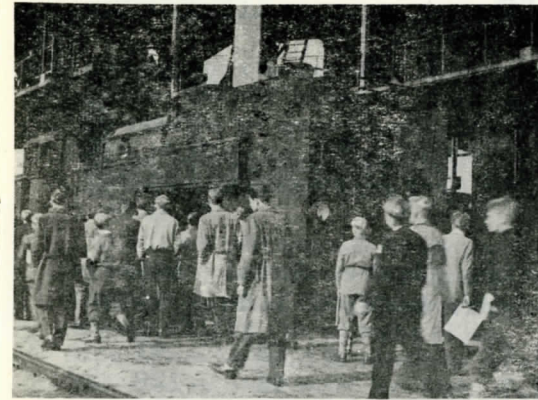


TRIX BAUCH

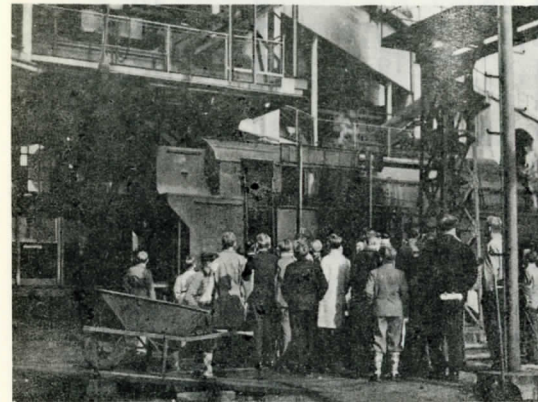
AABOULEVARD 40
KØBENHAVN - N.
NORA 718

*Trix- og
Legetøjsmagasin*

ORDRUPVEJ 109
CHARLOTTENLUND
ORDRUP 1832



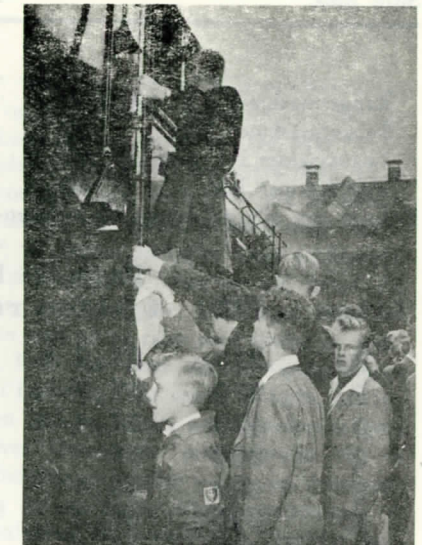
S-maskine på kuldepotet omgivet af en nysgerrig flok beundrere.



Her modtager eleverne forklaring på kuldepotets mysterium.



En E-maskine
i al sin
valde.

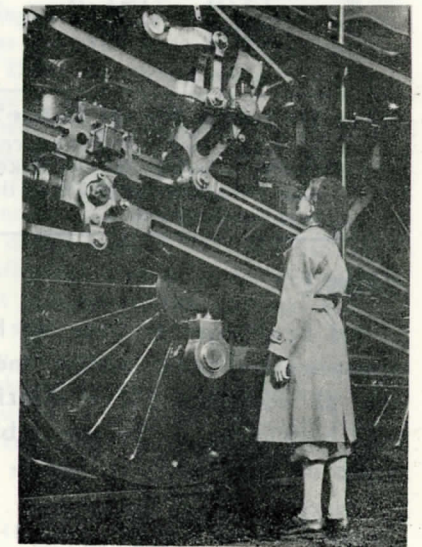


BILLEDET FOROVEN:

Der var ivrig trangsel for at komme ind i maskinerne.

BILLEDET FORNEDEN:

- Også detaljerne blev omhyggeligt studeret.



Rangermaskiner i 1. distrikt 61
Rangermaskiner ialt 190
Togmaskiner i 1. distrikt ...130
Togmaskiner ialt 402

Besøget gav alle de deltagende et leven-

de indblik i arbejdsgangen omkring lokomotivernes klargørelse. Det viste samtidig, at DSB ikke var bange for at „lukke op“ for hemmelighederne, og gjorde det til og med på en levende og interessant måde.

W. og Br.

Litra	IHK	Vægt tjstf.	Hedefl. rør+fyrc.	Over- heder	Antal i l.de.	Antal ialt
Hs	210	23,8 t	46,7		12	47
F	270	37,5	56,7		45	128
O	435	52,4	58,0	15,4	4	19
Q	500	56	106,75		5	15
G	520	46,4	72,1	35,2	7	25
K	525	69,3	71,6	19,0	22	76
C	525	69,6	71,6	19,0	19	
D	640	75,2	91,15	26,8	20	99
S	920	98,6	118,2	46,0	20	
R	1150	124,4	158,2	44,2		30
H	1185	131,3	161,0	55,0		18
P	1250	120,4	149,3	49,1	20	27
E	1370	141,5	189,0	68,0	23	36
N	1600	139,7	177,6	64,1		10

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.

Obs.!

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

Ekspeditionen af MB-nyt,
Kongevejen 128, Virum.

Interesserer De Dem for

SKALATRO MODELLER ?

Så skriv efter vort katalog over HO og O modeljernbaner fra EDWARD EXLEY Ltd., —det er skalamodeller i klasse A

Prisen for kataloget er 2,- som kan indsendes i frimærker til:

»BP-tog« Postbox 26
VIRUM

Industrinyt

LONG har ladet fremstille en lille „motor“ til anvendelse i møller og lignende. Det drejer sig om en motor af samme type som den FALLER i sin tid sendte på markedet og som bygger på de vibrationer, der kan drive en plade rundt ved hjælp af vekselstrømmens periode. Motoren er ikke i egentlig forstand beregnet til at „trække“ noget, men det ovenanførte formål kan den godt bestride, når man blot nøje påser, at det, der skal løbe rundt, er letløbende ophængt og vel afbalanceret.

MODELHUSE på karton i størrelse passende til HO er nu kommet frem i et stort og morsomt sortiment. Husene er nemme at skære ud og vil man ofre lidt ekstra omhu på sagen, kan man også udskære vinduerne og anbringe „glas“ i og eventuelt også indlægge lys i husene. Der er somt sagt mange modeller at vælge imellem og prisen er yderst rimelig. (Se annoncen andesteds i bladet).

★

Gitterturnyt

Reitzels forlag har nu fået udsendt de to ventede — og savnede — „manglende“ bøger i serien „Modelbanen“, nemlig: „Signaler og sikringsanlæg“ og „Trækraft“. De er begge udarbejdet af den i modelbanekredse kendte formand for Slagelse mj-klub, P. E. Jensen. Hvis De er

den lykkelige ejer af et modelbaneanlæg — og er De ikke „fagmand“ — har det sikkert ærgret Dem, at De ikke havde kendskab til signaler og deres brug, til at kunne fuldende værket — det er nemlig signalerne, der sætter prikken over i'et.

P. E. Jensen fortæller Dem i „Signaler og sikringsanlæg“ næsten alt, hvad De måtte ønske at vide. Han tager først læseren med på en rejse med lyntog og godstog, hvor han viser alle de vigtige signaler i funktion. Når rejsen er forbi, har læseren lært en masse, som foruden at gøre enhver kommende jernbanerejse til en spændende oplevelse — er en forudsætning for at kunne bygge og anvende et signalanlæg til modelbanen. Derefter gennemgår P. E. Jensen modelsporskifter og -signaler og disses betjening og indbyrdes afhængighed. Gennemgangen er så grundig og letfattelig, at man ikke er bange for at give sig i kast med opgaven, selv om man ikke på forhånd har haft kendskab hertil. Særlig godt er afsnittet om betjeningstavler, hvor man foruden modeltavler hører om spor- og betjeningstavlen ved DSB's nye sikringsanlæg i Glostrup.

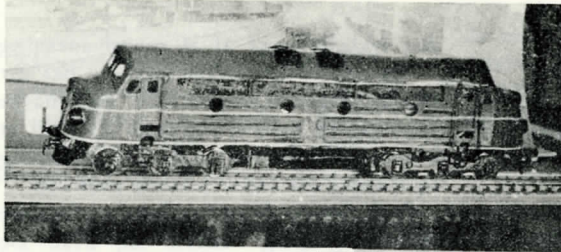
Der er også ganske gode tips til dem, der selv vil bygge signaler, dog burde der have været tegninger af disse. Men har man fået blod på tanden, kan man i MB-nyt nr. 6, 7 og 9/1953 finde tegninger til alle danske signaler, så fejlen kan altså let afhjælpes. I øvrigt er det slet ikke så svært at bygge signaler, som man tror — prøv selv!

Jeg vil slutte med et lille tip: Zig-zag-gitterkonstruktionen i signalmasterne kan fremstilles af en tynd messingstrimmel, som køres imellem to tandhjul med tilpas store tænder.

Peter Fournais.

„Trækraft“ vil blive omtalt i december-nummeret.

red.

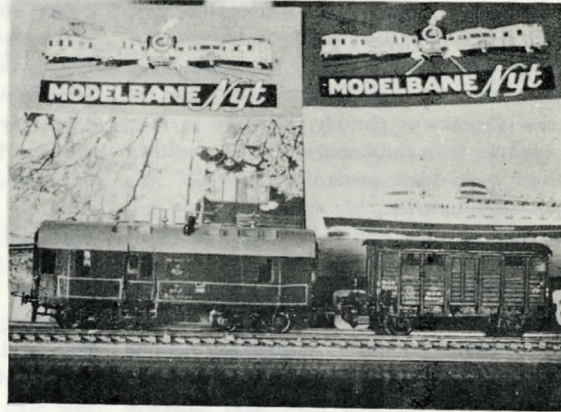


vejledning får en inspiration til sin egen bane. Altså frem med pennen - og sæt en film i kikkassen og fyr løs. - Alene for ens egen skyld kan det være af interesse at have nogle billeder af sin modelbane på de forskellige stadier i dens bygning.

BP.

GØR SOM HR. ANDERSEN I

Som nævnt på næste side under overskriften "Læserne bygger" har vi modtaget disse billeder fra en modelbygger, der laver en del af sit rullende materiel efter tegninger fra MODELBA-NE-nyt. Det er hr. Andersen ikke ene om, men desværre er det alt for få af Landets mange tusinde modelbyggere i både H0 og 0 m.fl. sporvidder, der viser os på redaktionen, hvad de har lavet og måske endda har gode billeder af. Send os nogle ord om, hvad De bygger, eventuelt med foto. De glæder os dermed og sikkert også læserne, som måske netop ved DERES lille indlæg og



ET SMALSPØRET GRUSBANELOK

Jeg byggede i sin tid i skala TT, og fra den tid har jeg gemt et ROKAL lokomotiv. Det egner sig udmærket til sådant et lille tipvogns- eller roetogslokomotiv, og det er taknemmeligt at detalilere.

Man skræber kedlen over, der hvor fødevandspumpen er placeret. Hele kulkassen er fjernet, og der er skåret helt igennem, så bagsiden af førerhuset ender glat. Desuden har jeg filet den bageste dome af samt skorstenen.

Så kommer turen til de mange små nusserier, der er sat på den. Røgkammerdøren er spidsen af en rundstok, håndhjulet en tryklås og hængslerne en stump stige med kun eet trin. Det hele er limet fast.

Lanternen - der kommer en tilsvarende bagpå - er af træ. Lytteglasset er lavet af et fladhovedet som og knoppen foroven er også et sømhovede. Banerommeren er loddet sammen af messing, pufferplanken er af karton og limet på. De mange små "rør" og håndlister er af kobbertråd, som der bores hul i kedlen til og påloddet med en stump tin indenfor, så de ikke smutter ud igen. Skorstenen er drejet i en

håndboremaskine med en fil. Hullet er ekstra stort, og der er anbragt en stump net deri som "gnistfang". Klokkerne kan købes i handelen som fitting til modelskibe. Den er loddet på en stabel. Denne er igen fastgjort ligesom rørene blev det. Fløjte og sikkerhedsventil er drejet af et stykke messingtråd i boremaskinen og presset fast i et hul, der bores i kedlen. Stativet på siden skal fungere som "kurv" til brændet. Det er nemlig et loko med brændefyring hvad man også kan se af skorstenen. Bagpå er endvidere anbragt en banerommer med vandrette stivere.

Det ene billede (på næste side) viser den færdige ombygning ved siden af den oprindelige lokooverdel. - Det har ikke været meningen her at bringe en byggebeskrivelse i almindelig forstand, men blot vise, hvordan man med lidt fantasi kan få noget mere liv over et ellers industrifremstillet lokomotiv.

OBJ.

ANNONCE

En vibratorformer fra 220 volt jævnstrøm til 20 volt vekselstrøm (variabel) 35 watt, sælges. kr.100. Henvendelse: ØRø 5113 efter 18.

LÆSERNE BYGGER

Fra en af vore læsere, som for nylig er begyndt at interessere sig for modeljernbaner, har vi modtaget et par billeder. Hr. C. J. Andersen, der bor i Odense, har bygget bl. a. et MY-motorlokomotiv og de to vogne, som ses på billedet, postvognen DA og godsvognen QGB. — Og så har hr. Andersen et lille



MODELBA NE-tips

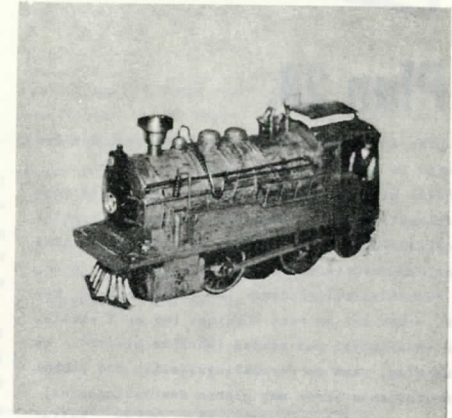
Har man været uheldig med loddekolben og for flot med tinnet, så det er kommet til at virke klodset, måske på et sted, hvor man kun vanskeligt kan komme til at skrabe eller file det overflødig af, så prøv at dyppe loddekolben godt og grundigt ned i dåsen med loddefedt og straks sætte den på det sted, hvor der er anbragt for meget tin. Så snart tinnet flyder, vil kolben ligefrem trække det til sig. Om nødvendigt må man stryge det overflødig af kolben og gentage processen. Det skal nok virke.

RETTELSE

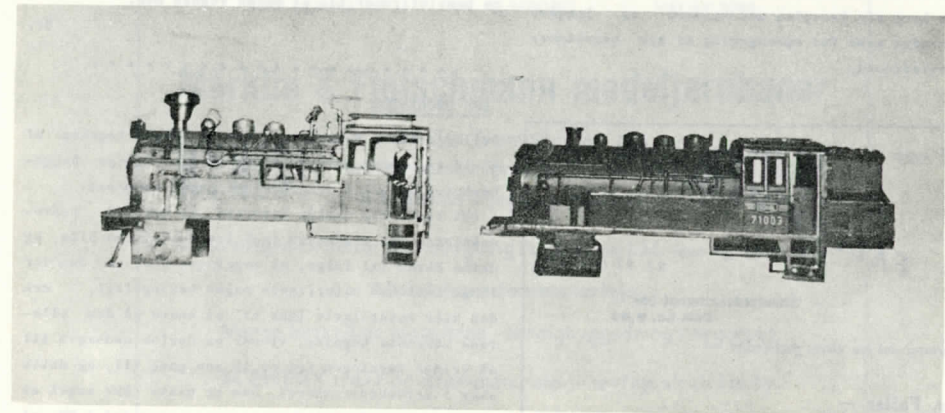
til artiklen i forrige nummer om DANSKE TREAKSLEDE VOGNE

Ved en beklagelig fejltagelse er teksten til billederne på side 197 og 199 i oktober-nummeret blevet byttet om, hvilket skyldes en forveksling ved reproduktionen.

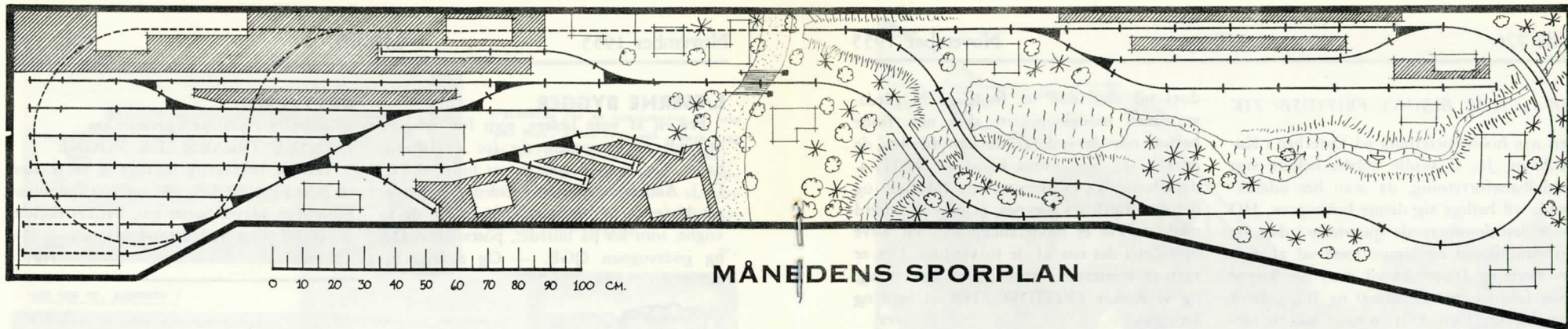
red.



Det færdige grusbanelok.



Grusbaneloket og dets oprindelse - en ROKAL lokoverdel.

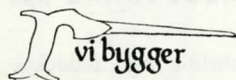


Plan 28.

Denne plan er tegnet til en af vore læsere, der kun kunne afse en plads på 500 cm gange ca. 70 cm.

Der skulle benyttes Märklin-materiel og lægges vægt på køreplanskørsel. Pladsens facon er meget speciell og i forbindelse med det valgte materiel, der ikke tillader den normale minimumsporafstand på 5 cm, bliver variationsmulighederne for en sådan bane meget små. - Men her er vort forslag. Der er 2 stationer, en endestation med remise (Märklin nr. 412) og godsbaneanlæg, samt en overhalingsstation med pakhus. Fra endestationen kører man gennem overhalingsstationen og videre ind i en vendesløjfe, som er beliggende under endestationen. Der er ved de to vendesløjfer mulighed for fortsat kørsel uden tilbagevendt til hovedstationen. Det skulle derfor være muligt at lave sin køreplan med kortere og længere kørsler uden gene for oprangering af nye togstammer på endestationen.

Br.



i denne måned en tysk tankvogn (se den indlagte tegning). Det er en standardtype, som anvendes af mange af de kendte firmaer, Shell, Esso, BP o.s.v. samt til anden transport af kemiske vædske, som den her viste vogn er taget i brug til.

Rygningen af vognen skulle næppe volde større kvaler, hvis man køber sådanne ting som buffer og koblinger færdig. Ligeledes er der nu kommet en hel del frem i handelen i stiger og trin til vogne, så man skulle nemt kunne finde frem til det nødvendige. Påskriverne retter sig jo lidt efter, hvilket firma vognen skal "tilhøre" og er man heldig, kan man godt skaffe sig mærkater eller transfer fra et af de store benzinfirmaer til at mærke vognen med.

BP.

DEN HØJBENEDE

eller rettere P-maskinen, som vi bragte tegning af i sidste nummer bringer vi først den rigtige byggebeskrivelse til i december og januar-nummeret.

Det viste sig nemlig desværre, at der ved reproduktionen var begået en fejl fra anstaltens side, og dette havde til følge, at tegningen blev ca. 5mm for lang. Dette er naturligvis meget beklageligt, men det står naturligvis ikke til at ændre på den allerede udsendte tegning. Vi ser os derfor nødsaget til at bringe tegningen fra nr.10 een gang til, og dette sker i december-nummeret. 5mm er måske ikke meget at tale om, men når det drejer sig om en model i H0, så svarer det til en difference på omtrent en halv meter på den virkelige maskine, og det vil sikkert enhver indreame ikke kan tolereres.

MÅNEDENS SPORPLAN

Vi beder derfor læserne undskylde den skete fejl, som vi selvfølgelig meget beklager, men vi håber at De vil bygge den tyske tankvogn i denne måned i stedet for.

BP.

HVAD MED HUMOREN ?

I de fleste udenlandske blade ser man ofte vittighedstegninger om tog og modeltog, og MODELBANE-nyt har

også af og til bragt nogle stykker. Men er der ikke blandt vore læsere nogle, der ligger inde med nogle? Såfremt det er tilfældet, hvad vi faktisk dårligt kan tænke os andet, så send dem ind til os. Vi vil da i bladet offentliggøre de bedste og præmiere dem. Hvis vittighederne ikke er "egen produktion", må De angive, hvorfra de stammer, og ligeledes må de naturligvis ikke være behæftet med copyright. - Og så venter vi spændt på resultatet.

red.

Det nye

FALLER-KATALOG

er kommet!

— Standardsortiment 055 —
Pris kr. 0,60

— Forlang det hos Deres forhandler —

Gebr. Fallér —
Modelhuse i særklasse

Ensejntur:
B. FALSDORF, København

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.

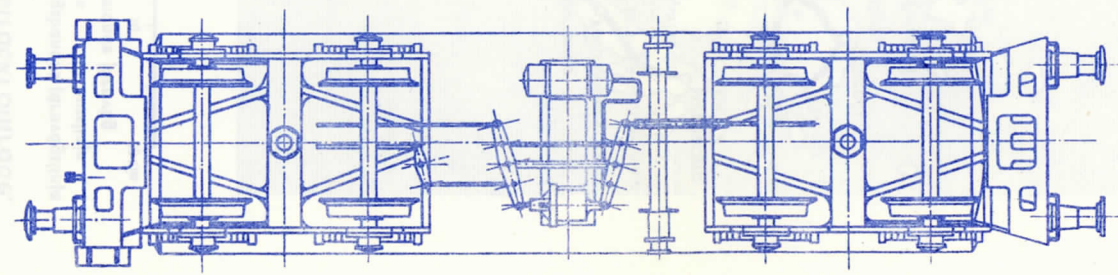
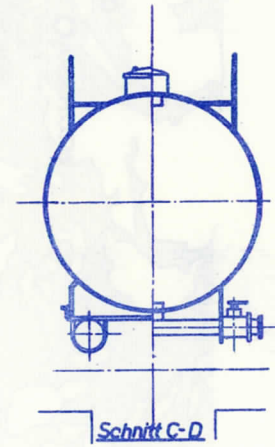
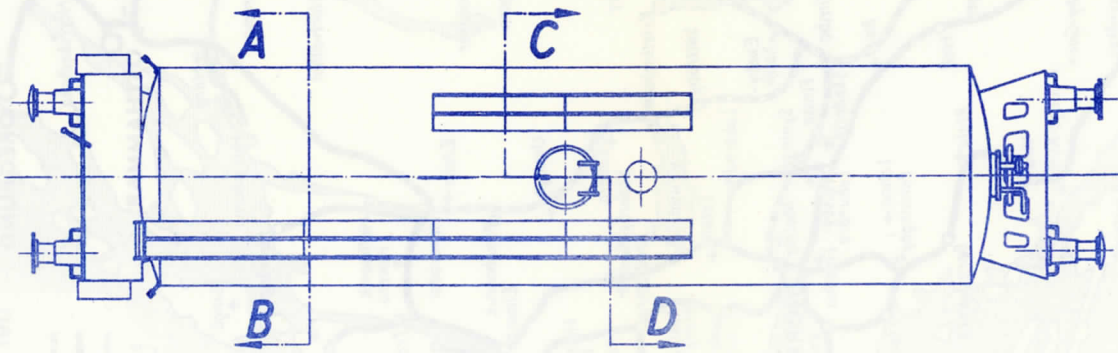
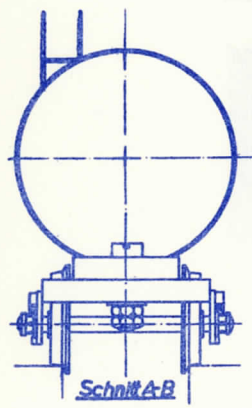
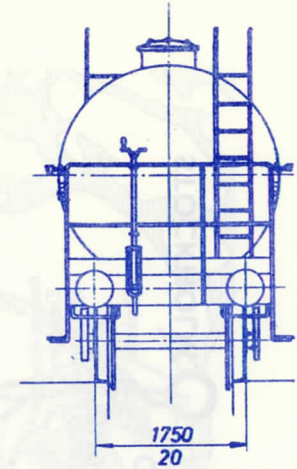
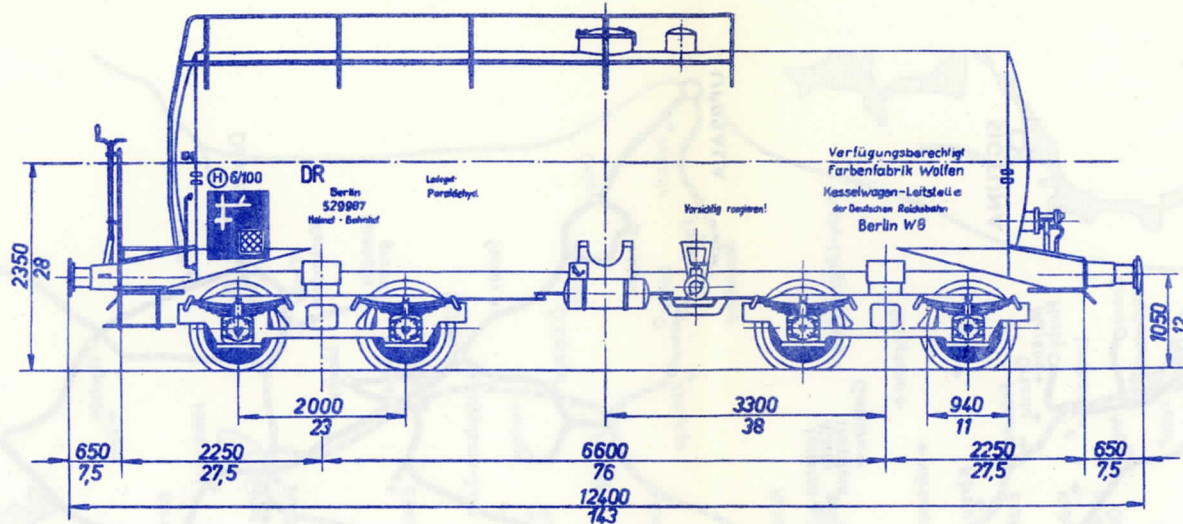
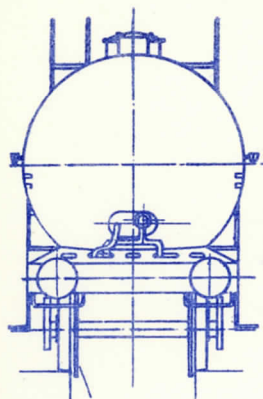
NYHED!

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

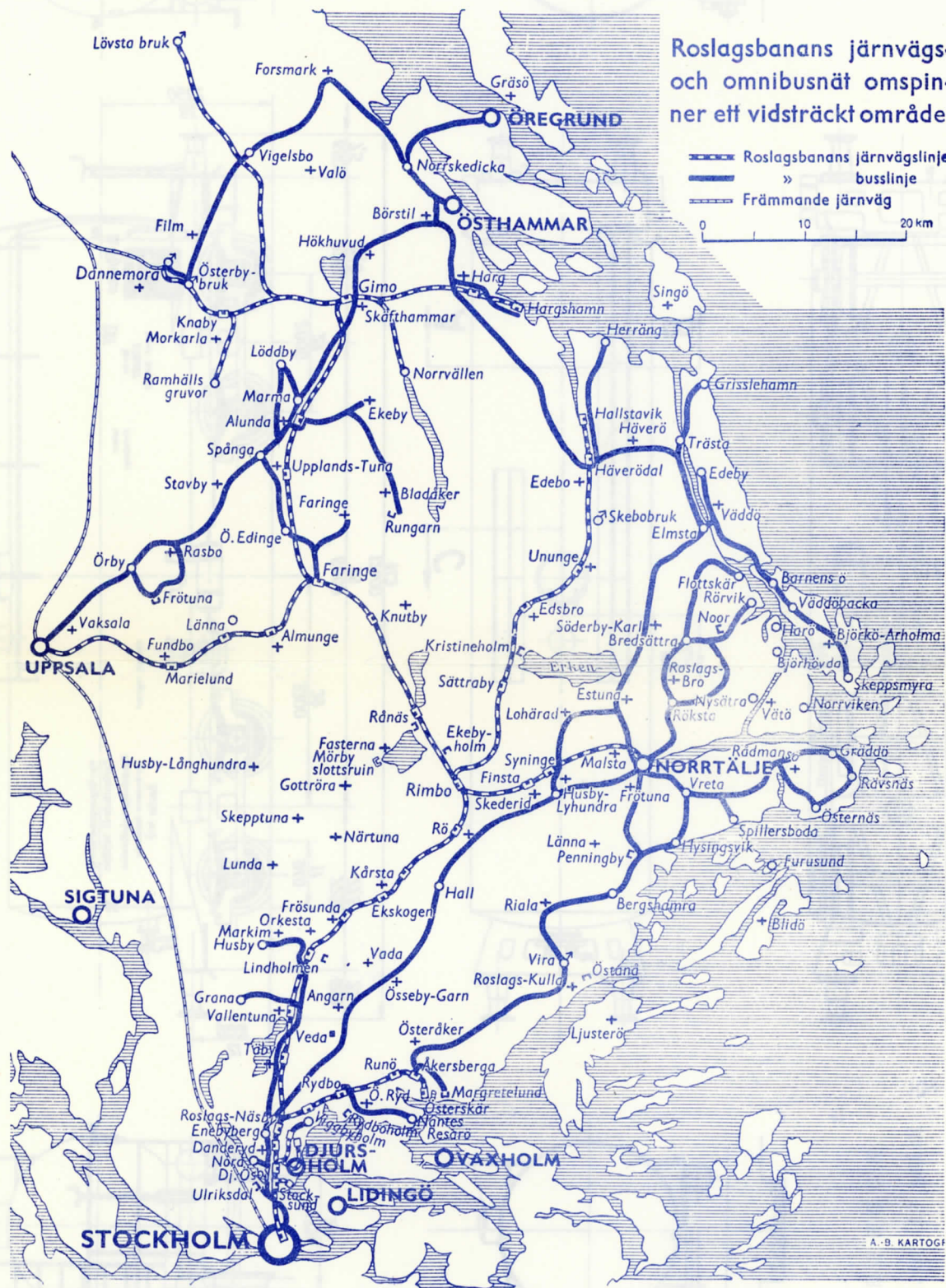
Alt i dekorationsmateriale

Mange forskellige modelhuse - færdigbyggede og i byggesæt.

SCENERY træer og strømmateriale — iøvrigt alt til hobby.



MODELBANE - nyt
 Bilag til nr.11/1955 - 4.årg.
 4-akslet tysk tankvogn
 af standardtypen.
 Tegningen lånt fra tidsskrif-
 tet "MODELL-EISENBAHN-BAU".



MB-nyt HAR BESØGT FRITIDSBUTIK

den nye hobbyforretning på Østerbro i København. Ja, vi skulle måske hellere sige modelbaneforretning, da man her udelukkende vil hellige sig denne hobbygren. HO er jo den dominerende sporvidde i dag, og Fritidsbutik vil også gøre mest ud af denne. Først og fremmest vil man her kunne købe fabrikaterne Rivarossi og Buco, samt det østtyske Pico. Forretningen har to vin-

duer ud mod den ret fredelige Nygårdsvej, men modelbyggerne skal nok finde herud, når de ved, at de kan få det, de ønsker. — Ved vores besøg så vi bl. a. nyhederne fra de ovennævnte fabriker, og det skal ligeledes nævnes, at man er i færd med at lave et modelanlæg som vil blive opstillet i det ene af de to vinduer. Det er rart at konstatere, at hobbyen breder sig, og vi ønsker FRITIDSBUTIK al held og fremgang. red.

STORE FORHOLD PÅ SMÅ HJUL

af Erik B. Jonsen

Når De kommer til Stockholm, og så fremt De har jernbanebacillen i Dem, og det har De, når De hører til dette blads læsere, så må De ikke undlade at stifte bekendtskab med en af Europas mest interessante småbaner.

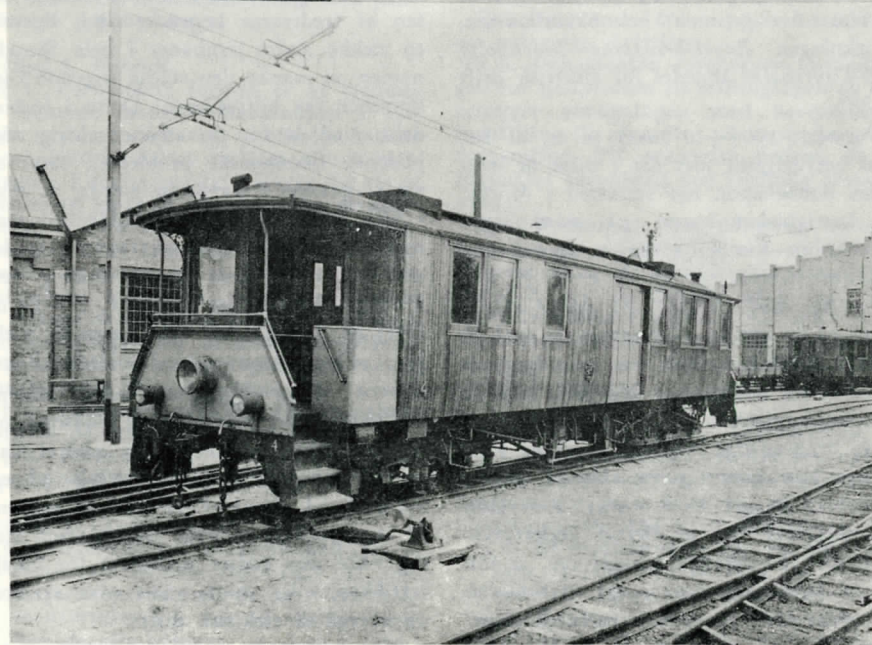
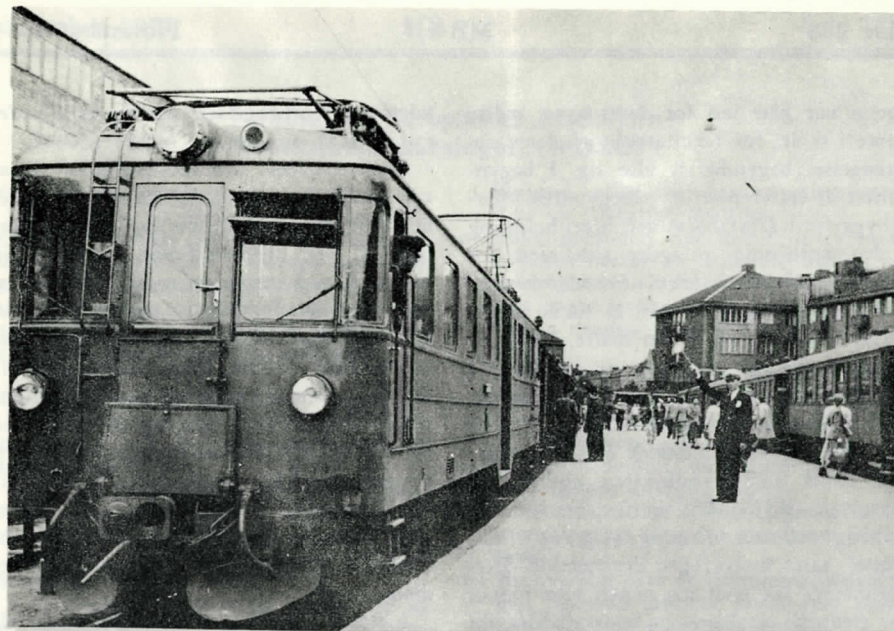
Ude i kvarteret „Östermalm“ på Valhallavägen, skjuler sig bag noget, man først antager er en moderne beboelsejendom, stationen *Stockholm Östra*, hvorfra et vidtstrakt jernbanenet forgrener sig ud over hele Roslagen. Banens navn er *Stockholm—Roslagens Järnvägar*, den er smalsporet (0,891 m), men meget moderne; det rullende materiel er i topklasse, og hastigheden er den største på en smalsporet jernbane i Europa, nemlig 75 km/t. Cirka en trediedel af SRJ's samlede linjelængde på 228 km er elektrificeret, men ikke mindre end 80 pct. af den samlede trafik udføres på de elektrificerede strækninger.

SRJ's historie er et lille eventyr, og vi vil, som ved alle sande eventyr, begynde ved begyndelsen. Det var et meget beskedent jernbaneforetagende, der begyndte

trafikken mellem Stockholm og *Rimbo* den 19. december 1885. Der lå ikke nogen store transportproblemer og ventede på en løsning ved den ny banes fremkomst. Roslagen var, sandt at sige, ikke ligefrem overbefolket på den tid; der fandtes ingen industrier af nogen art langs banen, så dennes opgave blev til at begynde med kun, at opfylde landbefolkningens ønske om en lettere adgang til hovedstaden, samt at optage den trafik, som fra *Rimbo* station kunne tilføres den, fra den i årene 1874—84 anlagte jernbane *Uppsala—Norrtälje*. Ved åbningen rådede banen kun over fire små lokomotiver: *Stockholm, Rimbo, Roslagen* og *Lindholmen* (fig. 1), 10 stk. toakslede personvogne, 14 lukkede og 60 åbne godsvogne.

I de første år løb der dagligt kun to tog i hver retning, og rejsetiden mellem Stockholm og *Rimbo* var med det hurtigste tog 2 timer og 57 minutter; største hastighed var 25 km/t., et tempo, der jo ikke kunne gribe revolutionerende ind i den datidige befolknings rejsevaner.

De initiativrige mænd, der med så stor



BILLEDER FRA ROSLAGSBANAN:

Fig.1 (øverst) - "Klart tåg utt" på Stockholm Östra. (Foto: SRJ)

Fig.2 (nederst) - En af SRJ's første el-motorvogne. Benyttet på Djursholmlinjerne fra 1895 til 1917.

energi var gået ind for deres bane, måtte vente i ti år, før resultaterne af deres anstrengelser begyndte at vise sig. I begyndelsen af halvfemserne påbegyndtes villa-bebyggelse i *Djursholm* ved Stockholm, og i den anledning anlagdes sidelinien fra *Ösby* til *Framnäsvisken*. Forudsætningen for dennes koncession var, at linien skulle drives elektrisk, og banen måtte derfor gå i gang med noget, der ikke var mindre end et særdeles voveligt eksperiment, idet det må erindres, at der på dette tidspunkt ikke fandtes nogen skandinavisk elektrisk industri, såvel som vandkraften endnu var uudnyttet. SRJ måtte derfor bestille udstyr og rullende materiel (fig. 2) i udlandet, samt bygge egen kraftstation. Eksperimentet gik godt, og banen blev pioner for elektrisk jernbane- og sporvejdrift, ikke blot i Sverige, men i hele Skandinavien. Strækningen *Engelsbreksplan—Stockholm—Ö-Djursholm* åbnedes for elektrisk drift i 1895.

Perioden 1904—10 hører til en af banens betydeligste, idet der i disse år byggedes dobbeltspor, nyt værksted i *Mörby*, og hastigheden kunne på strækningen Stockholm—Rimbo efter at sporet var udskiftet, sættes op til 55 km/t. (I dag køres der med 75 km/t. på denne strækning; på de øvrige — overvejende med 60 km/t). Allerede i 1895 var man begyndt at diskutere dobbeltspor ved SRJ, men de koncessionsgivende (myndigheder fandt i deres uransagelige visdom ud af, at koncession kun kunne gives, såfremt det ny spor blev bygget med normal sporvidde. Baneselskabet var imidlertid underfundigere, idet det derefter ansøgte om, at forlænge krydsningssporene på stationerne. Tilladelse blev givet, og „forlængelserne“ blev gjort så grundigt, at dobbeltsporet mellem *Östra stationen* og *Ösby* på få år, var en realitet. Senere er der foretaget

yderligere forlængelser, nemlig til *Danderyd* (1815) og *Roslags Näsby* (1931).

Stamselskabet *Stockholm-Rimbo Järnvägsaktiebolag* udvidede stadigt sit linienet, idet det, erkendende sine forpligtelser overfor sine tilførselslinier, tyngede sin økonomi med aktietegning og driftsfællesskab med *Rimbo-Sunds Järnväg (Hallstavik)* i 1898, *Södra Roslags Kustbane (Österskär)* i 1902, samt endelig i 1921: *Faringe-Gimo Järnväg*. Strækningen *Uppsala—Norrtälje* var allerede i 1905, ved det oprindelige selskabs konkurs, helt inkorporeret i SRJ. I 1926 overtog SRJ aktiemajoriteten i *Dannemora-Härg Järnväg*, hvorefter samtlige smalsporede jernbaner i Uppland var under en samlet ledelse.

I slutningen af tyverne og i begyndelsen af trediverne begyndte SRJ, ligesom en række andre jernbaner i hele Skandinavien, at mærke den stadig stigende konkurrence fra biltrafikken. Dette i forbindelse med de for privatbaner aldrig udeblivende økonomiske problemer, samt en vis stagnation i trafikken gjorde, at man i SRJ viste en vis tilbageholdenhed med nyinvesteringer. Der anskaffedes i perioden fra 1921, hvor banen modtog fem kraftige togmaskiner (SRJ nr. 27—29 og DHJ nr. 11—12), til 1935 ingen ny trækraft eller personvogne. I midten af trediverne tiltog byggeriet langs banens damplokallinier pludseligt og voldsomt, og banens bestyrelse stod derfor med et slag overfor spørgsmålet om anskaffelse af nyt materiel, på grund af det dermed voksende transportbehov. Ville dampdriften stadig være den bedste driftform for lokaltrafikken, eller skulle man vove skridtet og overgå til elektrisk drift?

Man besluttede sig til det sidste — og om dette og lidt om banens rullende materiel — følger i næste nummer.

Forbund af Europæiske Modeljernbanesammenslutninger (MOROP)

Artikel 1. Indledning.

I ønsket om at gøre forbindelsen mellem de nationale sammenslutninger af modeljernbaneklubber i Europa snævrere og at normalisere modeljernbanevæsenet samt at fremme og udbrede dets tanker enes nedenstående nationale modeljernbanesammenslutninger om følgende:

Artikel 2. Navn og hjemsted.

§ 1. Foreningen navn er »Forbund Af Europæiske Modeljernbanesammenslutninger« (MOROP).

§ 2. Forbundet er en ikke-indregistreret forening i den almindelige borgerlige rets betydning.

§ 3. Forbundet har sæde i Bern (Schweiz).

§ 4. Forbundet ledes til enhver tid af den nationale sammenslutning, som præsidenten repræsenterer.

Artikel 3. Formål.

§ 1. Forbundets formål er at fremme og udbrede modeljernbanetanken i Europa samt at skabe og opretholde intime venskabsforbindelser mellem alle modelbyggere. I denne hensigt påtager det sig at forhandle med de interesserede myndigheder, at lette udøvelsen af modeljernbanehobbyen, at tilvejebringe overensstemmelse i normerne og at arbejde for NEM-normernes indførelse, men uden derved at fratage den enkelte modeljernbanebygger muligheden for at udøve modeljernbanehobbyen efter sin egen tekniske og kunstneriske smag og kunnen.

§ 2. Forbundet afholder sig fra enhver politisk og religiøs stillingtagen.

§ 3. Forbundet har absolut intet kommercielt formål.

Artikel 4. Medlemsskab.

§ 1. Berettigede til medlemsskab er:

- Nationale sammenslutninger af modeljernbaneklubber. Er der flere sammenslutninger i eet og samme land, kan de alle optages.
- Enkelte modeljernbaneklubber i et europæisk land, når der i dette land ikke består nogen sammenslutning af

klubber, eller når sammenslutningen ikke er tilsluttet MOROP.

- Enkeltpersoner, når der i deres land hverken består en sammenslutning af modeljernbaneklubber eller nogen enkelt modeljernbaneklub, eller hvor sådanne findes men ikke er tilsluttet MOROP.

- Modeljernbaneklubber på international basis, d.v.s. uden særlig tilknytning til noget bestemt land.

§ 2. Ansøgning om optagelse skal tilstilles præsidenten skriftligt. Følgende skal vedlægges ansøgningen:

- Et eksemplar af den ansøgende sammenslutnings eller den ansøgende klubs love.
- En oversigt over de til sammenslutningen hørende klubber samt over medlemstallet på ansøgningsdatoen.

Enkeltpersoner fremsender ansøgning om optagelse skriftligt.

§ 3. Præsidenten forelægger ansøgningen for bestyrelsen til stillingtagen og forelægger ansøgningen med bestyrelsens indstilling til afgørelse på næste generalforsamling. Til optagelse kræves 75 % majoritet (eventuelt ved skriftlig afstemning).

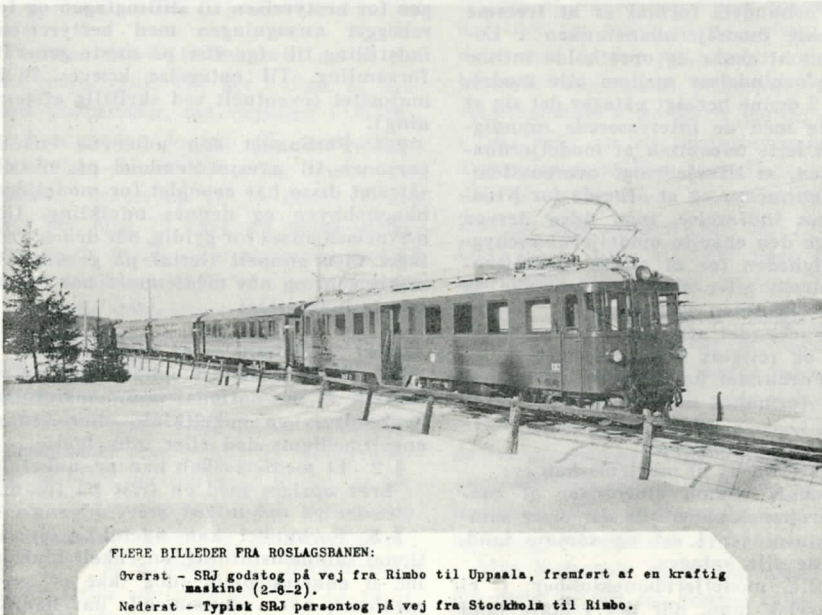
§ 4. Forbundet kan udnævne enkeltpersoner til æresmedlemmer på livstid, såfremt disse har arbejdet for modeljernbanehobbyen og dennes udvikling. Udnævnelsen anses for gyldig, når den er vedtaget med simpelt flertal på generalforsamlingen, og når medlemmet har erklæret sig indforstået.

Artikel 5. Ophævelse af medlemsskab.

§ 1. Medlemsskabet ophører ved opløsningen af en national sammenslutning, henholdsvis en enkeltklub, eller ved et enkeltmedlems død eller udmeldelse.

§ 2. Et medlemsskab kan pr. anbefalet brev opsiges med en frist på tre måneder til ophør ved årets udgang.

§ 3. Forbundet kan udelukke en national sammenslutning, en enkelt klub eller et enkeltmedlem (dog ikke et æresmedlem), når vedkommende har handlet mod forbundets interesser. Udelukkelsen



FLERE BILLEDER FRA ROSLAGSBANEN:

Øverst - SRJ godstog på vej fra Rimbo til Uppsala, fremført af en kraftig maskine (2-6-2).

Nederst - Typisk SRJ persontog på vej fra Stockholm til Rimbo.

skal vedtages af generalforsamlingen med 75 % majoritet.

Artikel 6. Kontingent.

§ 1. Under den nuværende valutasituation i Europa opkræves intet kontingent. Administrationsomkostningerne betales derfor indtil videre af den sammenslutning, som præsidenten repræsenterer.

§ 2. Når valutasituationen tillader det, fastsætter generalforsamlingen hvert år med simpelt flertal kontingenterne for de tilsluttede sammenslutninger, enkelte klubber og enkeltpersoner.

§ 3. MOROP fremskaffer et emblem af metal eller emaille, som de tilsluttede sammenslutninger og klubber opfordres til at sælge til deres medlemmer, idet indtægten ved salget godtgøres MOROP.

Artikel 7. Rådslagning.

Forbundets beslutninger træffes af generalforsamlingen, som regel med simpelt flertal.

Artikel 8. Organer.

Forbundets organer er:

- a) Generalforsamlingen.
- b) Bestyrelsen.
- c) Præsidenten.

Artikel 9. Generalforsamling.

§ 1. Generalforsamlingen træffer afgørelse i alle spørgsmål vedrørende forbundet. Den vælger præsidenten og bestyrelsesmedlemmerne og nedsætter særlige udvalg, når dette er nødvendigt.

Den tager stilling til optagelse og udelukkelse af medlemmer.

Den gennemgår og godkender formandens og kasserens beretning vedrørende det forløbne år.

Den fastsætter kontingentet.

Den træffer afgørelse vedrørende eventuelle ændringer i nærværende love og forbundets opløsning.

§ 2. Generalforsamlingen dirigeres af forbundets præsident eller af et af hovedbestyrelsen udpeget bestyrelsesmedlem.

§ 3. Ordinær generalforsamling afholdes mindst en gang om året. Den indkaldes af præsidenten, som skal bekendtgøre dagsordenen mindst 2 uger i forvejen.

§ 4. Der afholdes ekstraordinær generalforsamling,

a) Når præsidenten finder det nødvendigt. Om indkaldelsen gælder det i § 3 nævnte.

b) Når bestyrelsen beslutter det. Også i dette tilfælde skal præsidenten indkalde generalforsamlingen samt opgive dagsordenen.

c) Når tre nationale sammenslutninger i fællesskab har sendt anmodning til præsidenten med opgivelse af forhandlingsemne. Også i dette tilfælde skal præsidenten indkalde generalforsamlingen og opgive dagsordenen.

§ 5. Enhver tilsluttet sammenslutning, klub eller enkeltmedlem kan anmode præsidenten om, at et bestemt spørgsmål kommer på generalforsamlingens dagsorden.

Præsidenten skal imødekomme anmodningen, når han skønner, at den er sendt så tidligt, at han kan underrette enhver sammenslutning og de andre medlemmer så tidligt herom, at der er mulighed for forhåndsdrøftelse; »tidligt« betyder her tre uger før den berammede generalforsamling.

§ 6. Klubber fra samme land har til sammen kun een stemme. Hvis der i et land findes flere klubber, som er tilsluttet MOROP, deles landets stemme ligeligt mellem klubberne. Enkeltmedlemmer har kun rådgivende stemme.

§ 7. Enhver generalforsamling er beslutningsdygtig — forudsat at den er lovligt indkaldt og uden hensyn til antallet af fremmødte medlemmer — såfremt antallet af repræsenterede nationale sammenslutninger m. v. ikke er mindre end tre.

§ 8. På generalforsamlingen kan også spørgsmål uden for dagsordenen drøftes og afgøres. Dog betragtes beslutninger om sådanne spørgsmål ikke som endeligt gyldige, såfremt et flertal af ikke fremmødte, stemmeberettigede nationale sammenslutninger eller enkelte foreninger inden 4 uger efter præsidentens bekendtgørelse af de truffe beslutninger har nedlagt indsigelse derimod. I tilfælde af protest skal præsidenten automatisk sætte spørgsmålet på dagsordenen for næste generalforsamling.

§ 9. Om spørgsmål af underordnet betydning kan der stemmes skriftligt. I så fald skal præsidenten formulere spørgsmålene således, at medlemmerne kun kan

svare med »ja« eller »nej«, og han fastsætter en frist, inden for hvilken svarene skal være ham i hænde. Præsidenten optæller de indkomne stemmer og konstaterer, om der er simpelt flertal for »ja« eller »nej«. Derefter bekendtgør han resultatet.

§ 10. Enhver beslutning skal offentliggøres af præsidenten, og samtlige medlemmer skal underrettes. I meddelelsen angiver præsidenten, hvornår han har indleveret den til postbesørgelse. Denne dato gælder som bekendtgørelsesdato for beslutningen.

Artikel 10. Bestyrelse.

§ 1. Bestyrelsen består af tre til fem medlemmer, der skal være enten formænd for nationale sammenslutninger, formænd for enkelte direkte tilsluttende klubber, medlemmer af en tilsluttet klub eller sammenslutning, enkeltmedlemmer eller medlemmer, der på anden måde har gjort sig fortjent dertil. Den træder sammen, når præsidenten indkalder den, eller når et flertal af dens medlemmer skriftligt har anmodet præsidenten derom.

§ 2. Bestyrelsens medlemmer vælges for tre år.

§ 3. Præsidenten er automatisk medlem af bestyrelsen, leder dens møder og har stemmeret. I tilfælde af stemmelighed er hans stemme afgørende.

§ 4. Det er bestyrelsens opgave at hjælpe forretninger. Bestyrelsesmedlemmerne har ret til at bede om oplysning om en hvilken som helst sag.

Bestyrelsen har ret til at give præsidenten direktiver i form af trufne beslutninger. Dog har præsidenten ret til, hvis han ikke kan tiltræde en sådan beslutning, at fremføre den på generalforsamlingen (eventuelt skriftligt — jfr. artikel 9, § 9).

Artikel 11. Præsident.

§ 1. Præsidenten vælges af generalforsamlingen for tre år. Han skal være medlem af en national sammenslutning.

§ 2. Præsidenten repræsenterer forbundet de jure et de facto.

§ 3. Præsidenten er ansvarlig over for forbundet for ledelsen af sine sager på samme måde som en forretningsfører i henhold til den borgerlige ret.

§ 4. Præsidenthvervet er ulønnet. Dog skal alle udlæg refunderes, hvad enten de er dokumenteret eller ej.

§ 5. Præsidenten bringer generalforsamlingens og bestyrelsens beslutninger til udførelse. Han har ret til (sml. art 10) at appellere bestyrelsesbeslutninger til generalforsamlingen.

§ 6. Præsidenten aflægger beretning een gang om året på den ordinære generalforsamling, og han holder til stadighed bestyrelsen underrettet om vigtige begivenheder.

§ 7. Præsidenten kan inden udløbet af den treårige valgperiode afsættes ved generalforsamlingsbeslutning med 75 % majoritet.

§ 8. I tilfælde af præsidentens forfald erstattes han af den første eller anden stedfortræder, der er valgt blandt bestyrelsesmedlemmerne på generalforsamlingen samtidig med præsidenten.

§ 9. Så længe forbundet ikke lægger beslag på præsidentens arbejdskraft, varetager han ledelsen af den nationale sammenslutning, som han repræsenterer.

§ 10. Hvis forbundets forretningsførelse gør det nødvendigt at udnævne en kasserer, fremsætter præsidenten over for bestyrelsen et forslag til kandidat. Godkender bestyrelsen forslaget, kan præsidenten i overensstemmelse hermed udnævne kassereren.

Kassereren er præsidentens medarbejder. Præsidenten og kassereren er i fællesskab ansvarlige for kassererens forvaltning.

Artikel 12. Lovændringer og forbundets opløsning.

Lovændringer og forbundets opløsning kan kun besluttes af generalforsamlingen ved 75 % majoritet af alle repræsenterede stemmer.

Artikel 13. Regnskabsår.

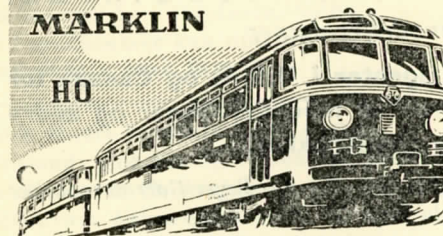
Foreningsåret er kalenderåret.

Det første foreningsår varer fra idag til 31. december 1955. Nærværende love har gyldighed fra idag den 11. september 1954.

Originalen underskrevet af Fuchs (Tyskland), Ployer (Østrig), de Cuyper (Belgien), Steffensen (Danmark), Fournerau (Frankrig), Briano (Italien) og Werder (Schweiz).

MARKLIN

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!

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!

Nyhed:

Tyske Modelkarton

fremstillet specielt passende til Str. HO

Udvalget omfatter ca. 60 forskellige Bygninger.

CARL LARSEN

Regnegade 2 København K.

C. 3753 — By. 3518

PREISER-FIGURER

fås nu bl. a. i følgende forretninger:

KØBENHAVN: Fritidsbutik —
Hobbykælderen — Illum — Magasin
du Nord — Thorngreen — Valby
Hobbyforretning.

AARHUS: Berg Radio & Hobby.
RANDERS: Flensborg Lager —
Legetøjshuset — Legetøjsmessen.

Generalagentur

for Danmark & Island:

Skandinavisk Hobby Industri, Aarhus

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 0 32 mm. foretrækkes.

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

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

FALLER —

De tre små hefter med det store indhold:

FALLER:

„Automatik“ — kr. 0.60.

FALLER:

„Viadukt- und Tunnelbau“ — kr. 0.60.

FALLER:

„Geländebau leicht gemacht“ — kr. 2.50.

Faller huse og øvrige artikler føres på lager.

Rokal sortiment i de gængse artikler haves.

Katalog kr. 1.00, sporplanhefter kr. 1.00 (+ porto).

De nye kataloger fra Märklin, Trix og Fleischmann, pr. stk. kr. 1.50 (+ porto).

Speciale: Litteratur om modeljernbaner.

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
BYen 5703

Aben: Kl. 10—17
fredag 10—20

København K.
Postkonto 53761

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.

Mindre Anlæg bestående af Transformator, CM 800 Lok, 5—6 vogne, en del Skinner og Stationsbygning, kun lidt brugt, sælges billigt. Smed Thv. Jensen, Birkevej, Hornum St., Nordjylland.

Omformer, 220 v Jævnstrøm til 220 v Vekselsestrøm, købes til Modelbaneanlæg, Bankbestyrer Fr. Larsen, Glamsberg.

Märklin dobbeltloko DL 800 spor HO sælges ubrugt kr. 175,—. Nærmere oplysninger ved skriftlig henvendelse. Trafikelev F. Jensen, Forlev.

Nyt Kodak, Retina 1 A, Xenar f: 3,5/50 mm. Synchron Compur med original Lædertaske ønskes byttet med Modelbanemateriel. Chr. Hyllen, Uffesvej 10, Aarhus.

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, Boulevarden 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:
Aarhus 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 Hagelin, Auroragat. 11 B 24, Helsingfors.

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 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.

MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER