

— (2 år) —

PRIS
150

3. ÄRGANG

SEPTEMBER 1954

9

HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

BB modelsporskifte på svellemåtte. Messingprofil HO	10,50	E.G.C.'s byggesæt til:	
Sporskifterelais, Lyco	5,50	Litra PB	1,00
Svellemåtter m. huller pr. m.	0,75	Litra QH og Litra PFR	1,50
Fint hovedsignal (dagslys)	nøjagtigt 1 : 87	Litra IKS	2,00
			kr. 6,75

FALLERS modelhuse, stationer m. m. haves på lager
Se priserne i vor detaljerede prislister,
der tilsendes mod kr. 0,40 i frimærker.

Kom hen og se hos

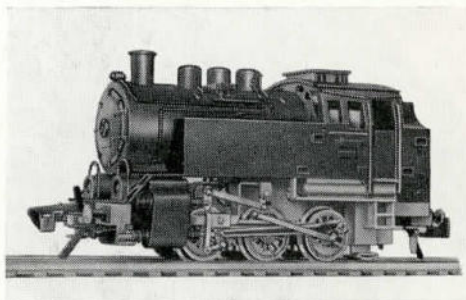
HC

MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)

Fleischmann

*Den store
succes!*



Rangerlokomotiv af damptypen nr. 1320 er en model af det tyske rangerlok Reihe 80. — Det er lige velegnet til såvel rangering som til lokaltog og går i selv de mindste kurver helt ned til 50 cm diameter.

Generalagentur:

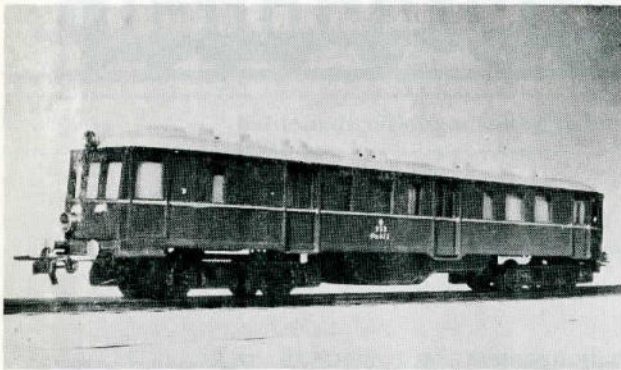
NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

I VINTER SKAL VI ALLE KØRE MED



Long

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

LONG Taga 3158 u - Taga 2440 y

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 — København K.
Postkonto 537 61 — Tlf. BYen 57 03

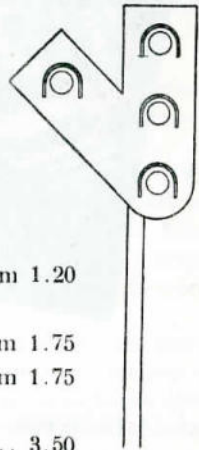
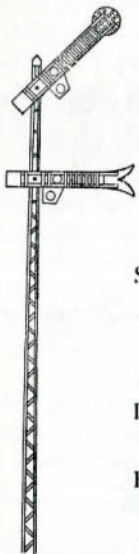
Spør 1 folk se her!

Vi kan nu levere:

- | | |
|--|------------|
| Skinneprofiler i jern, 5,2 mm høje | pr. m 1.20 |
| — kvalitetsforniklede, | |
| 5,2 mm høje | pr. m 1.75 |
| — i stål, 7,2 mm høje | pr. m 1.75 |
| Drejede messinghjul på 3 mm aksel | |
| (standard) til vogne | 3.50 |
| Fint støbt akselleje i hård legering | 1.00 |

ALT I MODELJERNBANER

Obs.! Forretningen er åben 10—17, fredag kl. 10—18.
Fra 1. maj—15. september er lukket lørdag



Miniaturbahnen

Det førende tyske modeljernbaneblad

Fås i løssalg: kr. 3,70 pr. nr.
(prøvenummer mod 2,75 kr. i fri-
mærker).

Årsabonnement kr. 58,00 (16 nr.).
Af gamle numre kan endnu fås de
fleste i 1951, 52 og 53

Endvidere kan anbefales den uund-
værlige



Modellbahn-Streckenpläne

som med 90 forskellige for-
slag til baneanlæg byder på noget
for enhver smag.

Pris: 5,50 kr. (3. oplag)

Generalagentur:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
København K.

Telefon BYen 57 03
Postkonto 537 61

Modelbane -nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årgang

September 1954

nr. 9

Lidt om BYBANER (2)

Londons bybanetrafik er delt mellem British Railways og London Transport Passenger Board, der er en sammenslutning af alle de øvrige selskaber, der driver massetransport i Londonområdet. De to selskaber arbejder intimt sammen og har banestrækninger fælles. Skønt det kun er 2 pct. af London Transport's trafik, der drives på fællesstrækningerne, stammer en trediedel af deres forsinkelser fra disse strækninger, fordi bybanetogene må tage hensyn til British Railways' fjernbanetog.

Hvor London Transport's lave tube-linie-tog har station fælles med fjernbanetogene ligger perronhøjden mellem gulvhøjden i de to togtyper. I tubevognene er der anbragt langsæder over hjulene, således at gulvhøjden og dermed vognhøjden kan holdes lav. Perronhøjden er ca. 80 cm, og der er et trin ned på ca. 13 cm til gulvet i tubevognene og et trin op på ca. 30 cm til gulvet i fjernbanevognene.

British Railways driver hovedsagelig omegnsbaner, som de har et udstrakt net af.

Syd for Themsen, hvor London Transport kun har ganske få bybanelinier, ligger British Railways' baner særdeles tæt.

Desuden ejes undergrundsbanen Waterloo & City Line af British Railways.

Vognene på British Railways' bybanelinier er malet grønne i modsætning til London Transport's, der er højrode.

London Transport har et meget stort antal undergrundsbaner, der næsten alle fortsætter ud af den indre by som forstadsbaner.

Den første banelinie var ringlinien „Inner Circle“, der forbinder en stor del af fjernbanegårdene. Denne linie ligger delvis i åbne udgravninger og delvis i tunneler lige under gadeniveauet.

Linierne, der ligger under gadeniveauet, var dampdrevne lige til 1905, hvor man gik over til elektrisk drift.

Tubelinierne, der blev påbegyndt i 1890, går flere steder ned til meget stor dybde.

Med undtagelse af linien Inner Circle forgrener linierne sig overordentlig meget. F. eks. har Metropolitan Linie 10 endestationer.

I de lave tubevogne fortsætter dørene og — i de nyeste vogne — vinduerne op i det stærkt buede tag. Yderdørene åbnes og lukkes automatisk. For at undgå unødvendig åbning af dørene om vinteren må

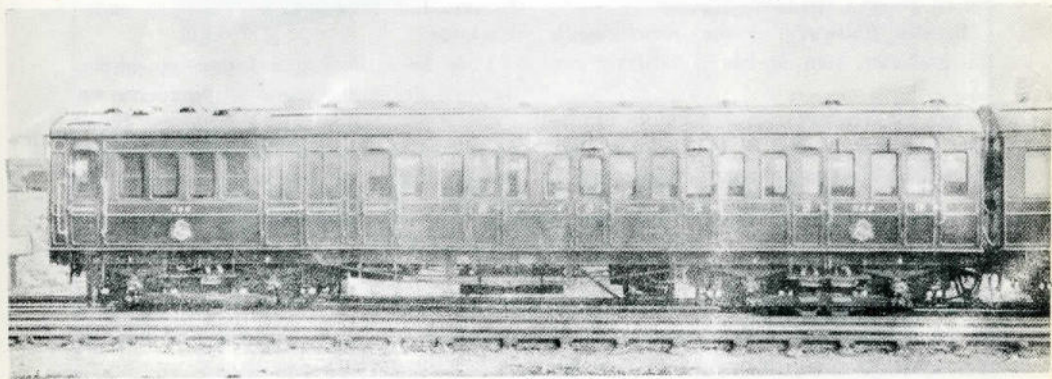
VORT FORSIDEBILLEDE

viser et eksprestog, som passerer Storstrømsbroen for fuld fart, fremført af en E-maskine. - Ferien er slut. De mange, som blandt andet har besøgt det sydlige udland, vender atter hjem til arbejdet.



Øverst: Moderne station på London Undergrøund.

Nederst: De omtalte moderne wagner med de karakteristiske døråbninger, som fortsætter helt op i taget.



„Metropolitan Line“

passagererne selv åbne dørene. Dette foregår automatisk ved tryk på en knap.

Vette Jørgensen, Hellerup.

NB: Ved velvilje fra London Transport har vi fået stillet nogle farvelagte planer over Londons bybaner til rådighed — dog i begrænset oplag —. Disse er vedlagt bla-

dene til abonnenterne, men andre interesserede kan også — sålænge oplag haves — rekvirere et eksemplar direkte fra vor ekspedition. Der gøres dog udtrykkelig opmærksom på, at det *kun* kan ske mod indsendelse af *fankeret* kuvert (porto 8 øre) med *påskrevet* navn og adresse.

red.

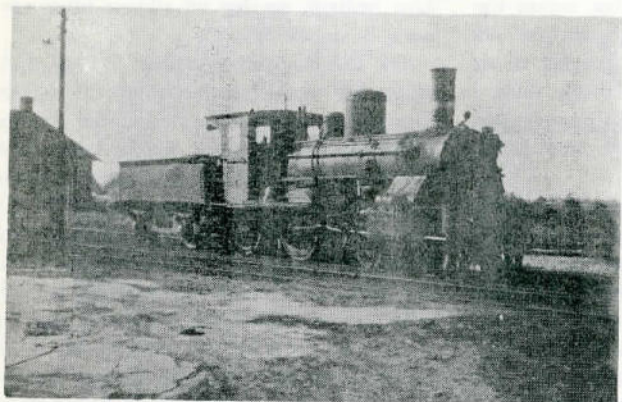
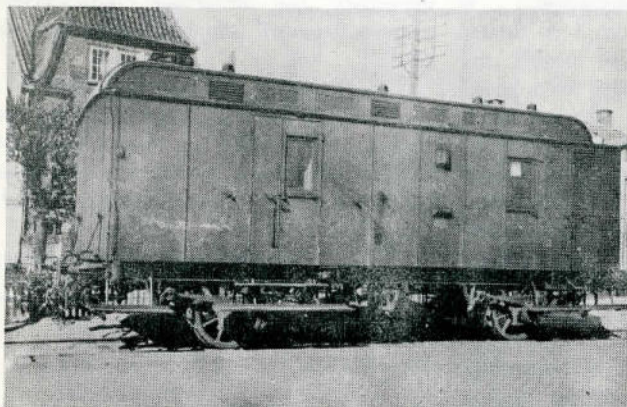


Fig. 1. Ofte anvendt på S.F.B., tilhørte S.N.B. (nr. 19—22). Bygget 1897 som 1-B-O koblet, senere ombygget af S.F.J. i Odense til 2-B-O. Drivhjulsdiameter 1420 mm, cylindre 3400×550, vægt med tender

47,4 t.

Nr. 2. S.F.B. — D 98 bygget af S.F.J. i 1917 komb. post- og personvogn. 10 siddepladser på III kl.



Svendborg Faaborg-banen blev åbnet den 24. november 1916, som den sidste af de sydfynske privatbaner. Det havde været på tale i næsten 20 år at bygge en bane fra Faaborg til Svendborg, men først i

1914 lykkedes det at nå til enighed om at tilslutte banen i Katterød og ikke i Pejrup, hvilket havde givet anledning til mange bevægede forhandlinger. Derefter tog man fat på anlæggelsen og i 1916 var den

En
hyggelig

privatbane

færdig. Banen blev ligesom O.N.F.J. bortforpagtet til sydfynske jernbaneselskab.

Der blev ikke anskaffet noget egentlig nyt materiel til S.F.B., men S.F.J.s maskiner og vogne anvendtes her. I de første par år brugtes bl. a. gamle 2 akslede kupévogne med træsæder. Senere kom de fra næsten alle privatbaner så kendte vogne med åbne endeperroner, akselafst. 6,8 m og side- eller midtergang, i anvendelse, senere også S.F.J.s bogievogne, dog nærmest om søndagen, idet de nærmest brugtes til de finere tog til Odense og Nyborg. Sidst i tyverne indsattes benzinbogiemotorvogne, og kun få tog kørtes herefter med damplokomotiver.

Svendborgbanen var en rigtig hyggelig bane, særlig i den første tid, og der fortælles mange morsomme historier fra den gang. Beboerne var glade ved deres bane og fulgte med i, hvad der skete med banen og dens folk. Således var baneformand Nielsen, Vester Aaby, genstand for stor opmærksomhed, da han i sin tid fik sin trolje erstattet af en skinnecykle. Om aftenen kunne man ofte se baneformanden og hans kone køre på skinnecyklen, når de skulle besøge venner og bekendte langs banen. Han havde indrettet et specielt sæde til hende ved siden af „føresadlen“.

Det fortælles også, at toget i de første år stoppede for nyt øl. Det foregik „et sted på linien“, og når toget kom, stod madmoder og vinkede med ølkruset, hvilket betød man havde nyt bryg. Så gjorde man holdt og nød et krus nyt øl, inden turen fortsattes. Som tiden gik mærkedes dog udviklingen på banen. Hastigheden blev lidt større, og der blev indsat flere tog. Køretiden kom ned på 54 minutter. Banen er 27 km lang, og der er 9 stationer undervejs. FAABORG — KATTERØD — NAKKEBØLLE — VESTER AABY — ULBØLLE — VESTER SKERNINGE — AAKILDE — OLLERUP — EGENSE — SKOVSBØ — SVENDBORG. Selvom beboerne langs banen var glade for den, og selvom den utvivlsomt har betydet meget for den egn, den gennemløber, fik den hurtigt en konkurrent

i rutebilerne, og nu mente man altså, at tiden var inde til også at „slagte“ denne bane. Godstrafikken indstilledes sidste år, den 22. maj kl. 18,45 kørte det sidste tog fra Faaborg til Svendborg. Der var en mængde mennesker på banegården for at se det sidste Svendborgtog, og i Ollerup havde beboerne hejst flaget på halv. Det var ikke med deres gode vilje, at banen blev nedlagt, og den vil sikkert blive savnet i de første år.

Da D.S.B. overtog driften i 1949, indsattes MF og MP vogne i nogle af togene, G-maskiner overtog kørslen af det daglige godstogspar, der ellers havde været kørt af forskellige S.F.J.-lokomotiver. Dette godstog svandt efterhånden ind til 4 a 5 vogne, deriblandt 1 Eh og 1 Cz vogn. Om søndagen bestod toget af A 133 — 2 stk. Cu vogne 1 Eh vogn og 1 MBF, der løb tom med til Svendborg for senere at køre tilbage til Faaborg. En ualmindelig smuk og morsom tur en sommermorgen. Nu er Svendborgbanen imidlertid ikke mere, og man må trøste sig med rutebilerne og håbe, at de vil gøre ligeså god fyldest som toget i de forløbne 38 år har gjort.

— — —
NB: Ved starten af S.F.B. nedlagdes deligensen fra Svendborg, også kaldet „Jeppes dagvogn“, der havde kørt lige indtil da.

Ved åbningen af S.F.B. trak O.N.F.J.s nr. 23 og 24 festtoget, ligesom i 1906 ved åbningen af O.N.F.J. og atter i 1949 ved D.S.B.s overtagelse af banerne var disse lokomotiver med. Nu er de på nær een ud rangerede:

Svend Jørgensen (Faaborg)

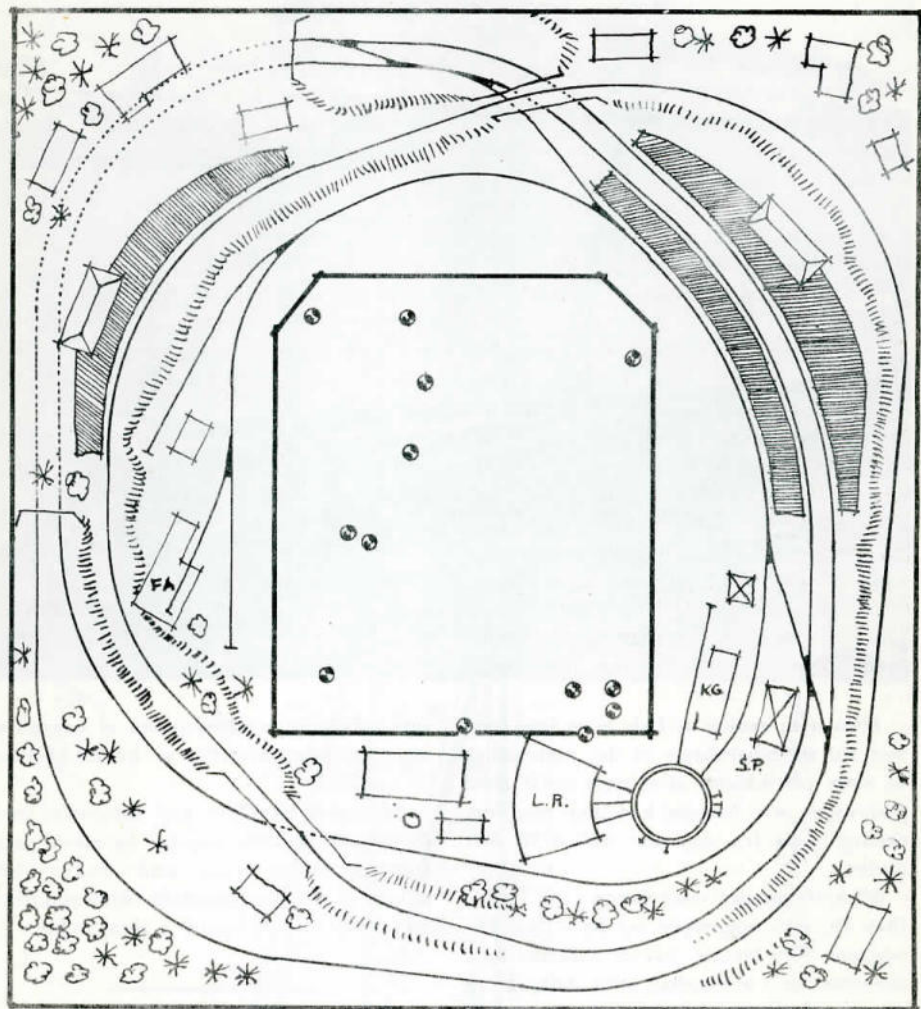
Knallerten

- Jeg stopper altid op ved en hovedvej, gør De ikke også det?
- Nej, jeg kører altid over med 120.
- Hvad gør De?
- Jeg er lokomotivfører ...

(Pol. 2/8-54).

Månedens sporplaner

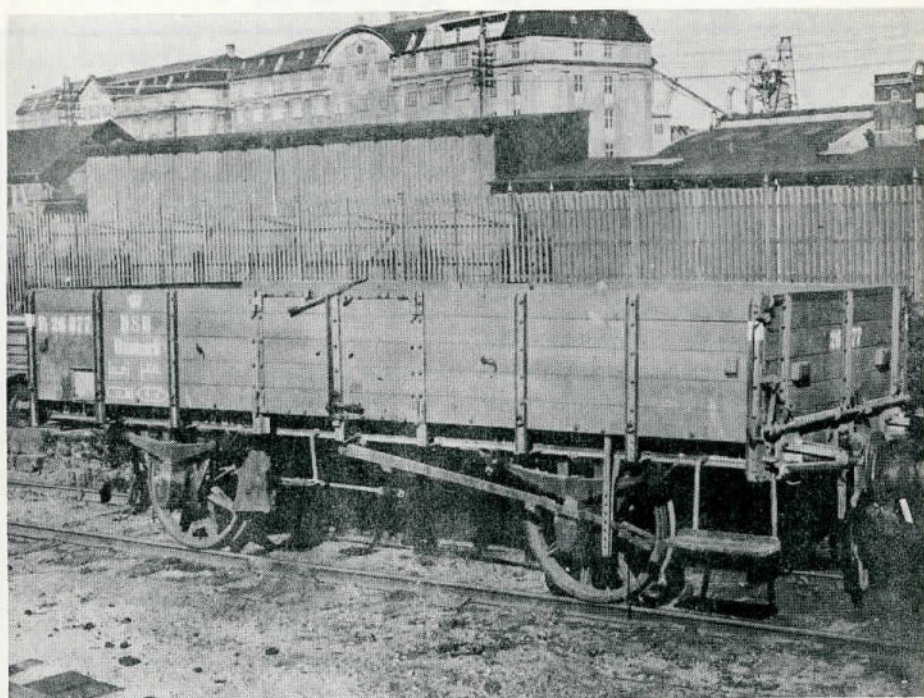
ved „dubla“



PLAN 10: Vi bringer denne gang en plan af en ringbane, hvor der er lagt vægt på køreplanskørsel og fortrinsvis med personvogne.

LR - lokoremise, KG - kulgård, SP - signalpost, FA - fabrik.

Vi bygger en „Pc-vogn“



Hvis man ønsker at lade børn lege med ved sin modeljernbane, er det nødvendigt at være i besiddelse af et stort antal åbne godsvogne, som børnene kan læsse med forskelligt gods fra den ene station til den anden.

Midtertegningen viser denne gang DSB's litra Pc, som vogntypen ser ud i dag. Da vognene blev leveret, var de forsynet med skruebremse i bremsehus, men dette er nu fjernet og vognene har kun håndbremse og trykluftledning.

Det er en velegnet vogntype at starte med for begyndere blandt selvbyggere. Vognbunden laves af en tynd træplade og siderne af 1 mm krydsfiner (3 lag), som både udvendig og indvendig beklædes med tyndt karton, hvori brædderne indrives. Undervognen og seddelfeltet på vognsiden er sort, seddeltavlen grå ligesom vognbun-

den indvendig, medens resten af vognen er brun og alle påskrifter er hvide. Hjulene er egerhjul.

Så ønsker vi Dem god fornøjelse med bygningen af selve vognen, og næste gang indleder vi en række små artikler med skitser af de internationale læseforskrifter for forskellige godsarter i åbne vogne.

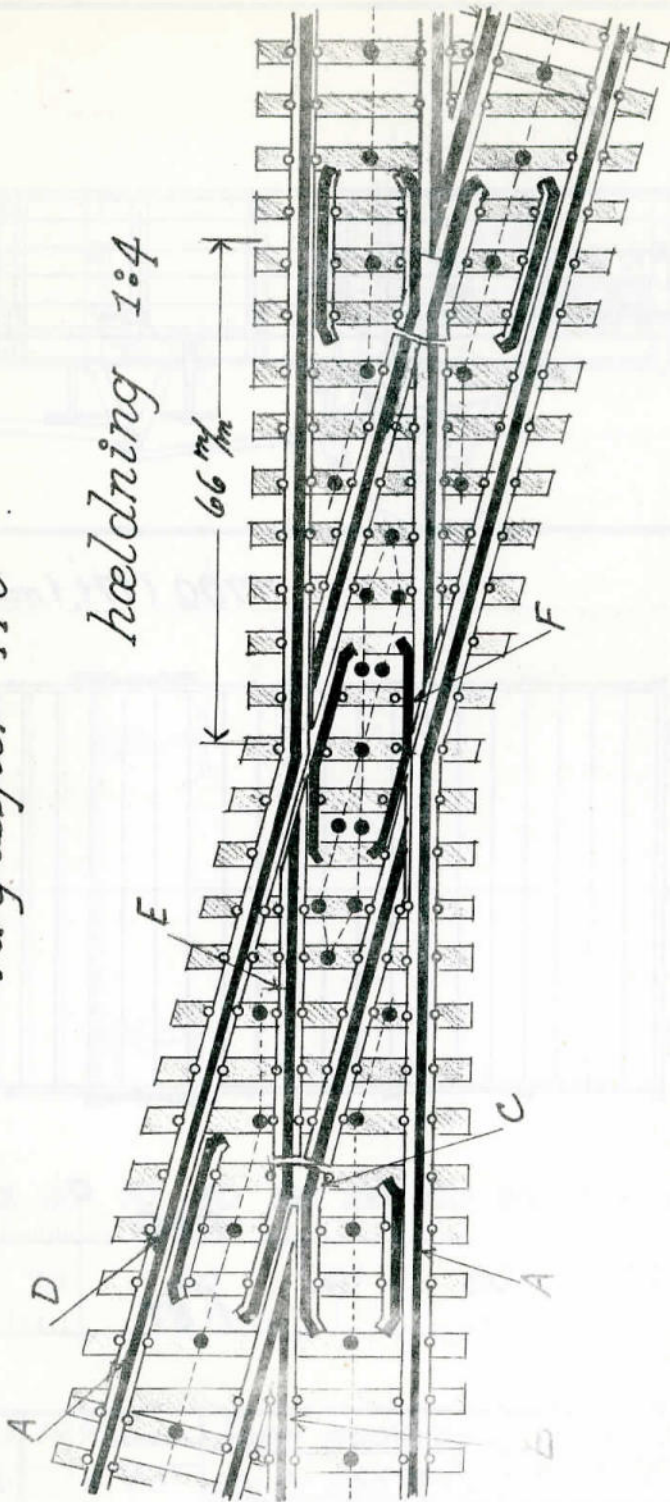
V. L.

Internationalt samarbejde mellem modeljernbaneklubber

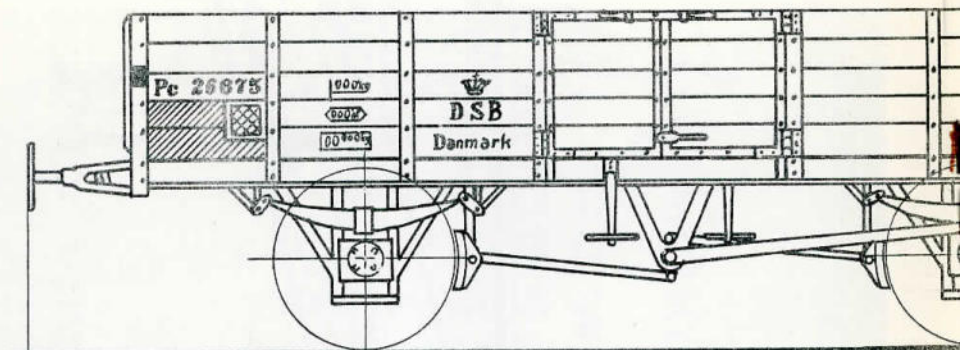
I forrige nummer bragte vi en lille artikel om dette emne, og af de deri omtalte normer findes nu de første oversat til dansk. Imidlertid vil vi udskyde publice-

Krydsspor HO

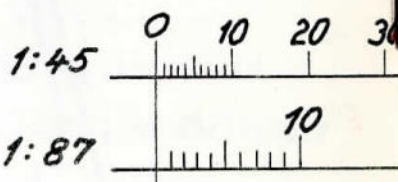
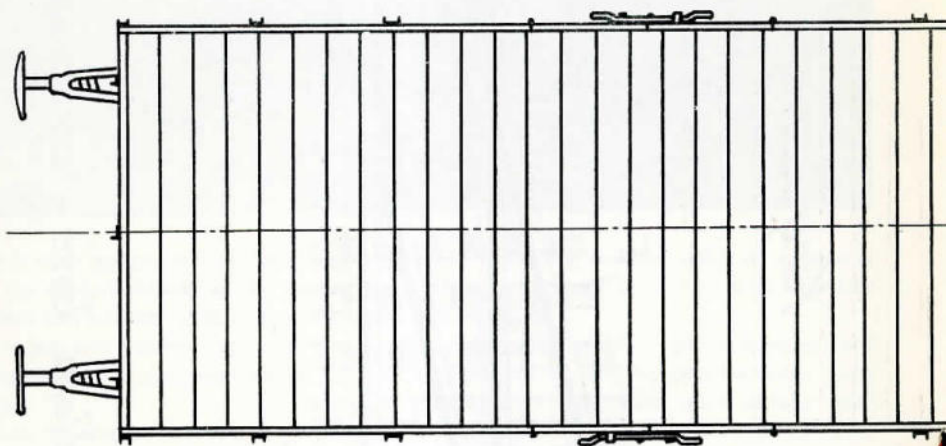
hældning 1:4



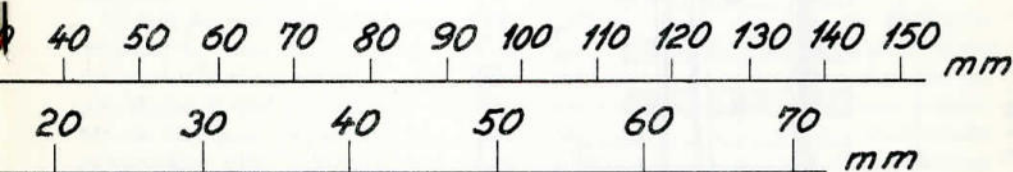
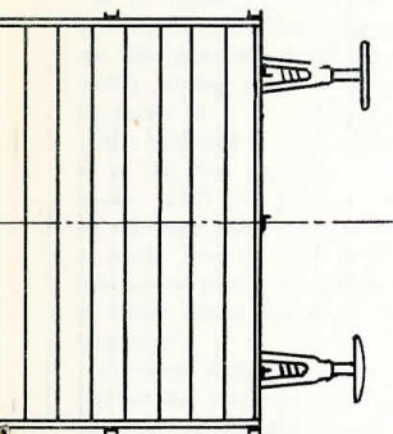
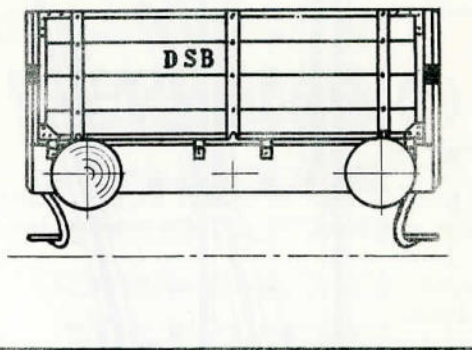
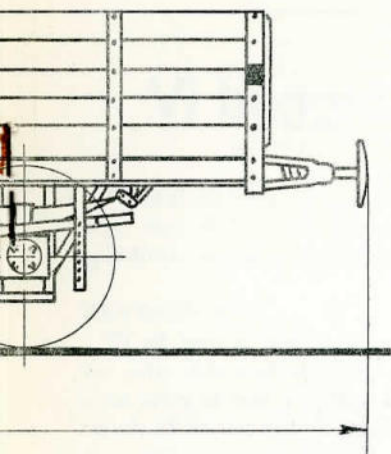
Afstand mellem køre- og tvangskirre: 1,5 m/m



7700 (171,1mm i „0")



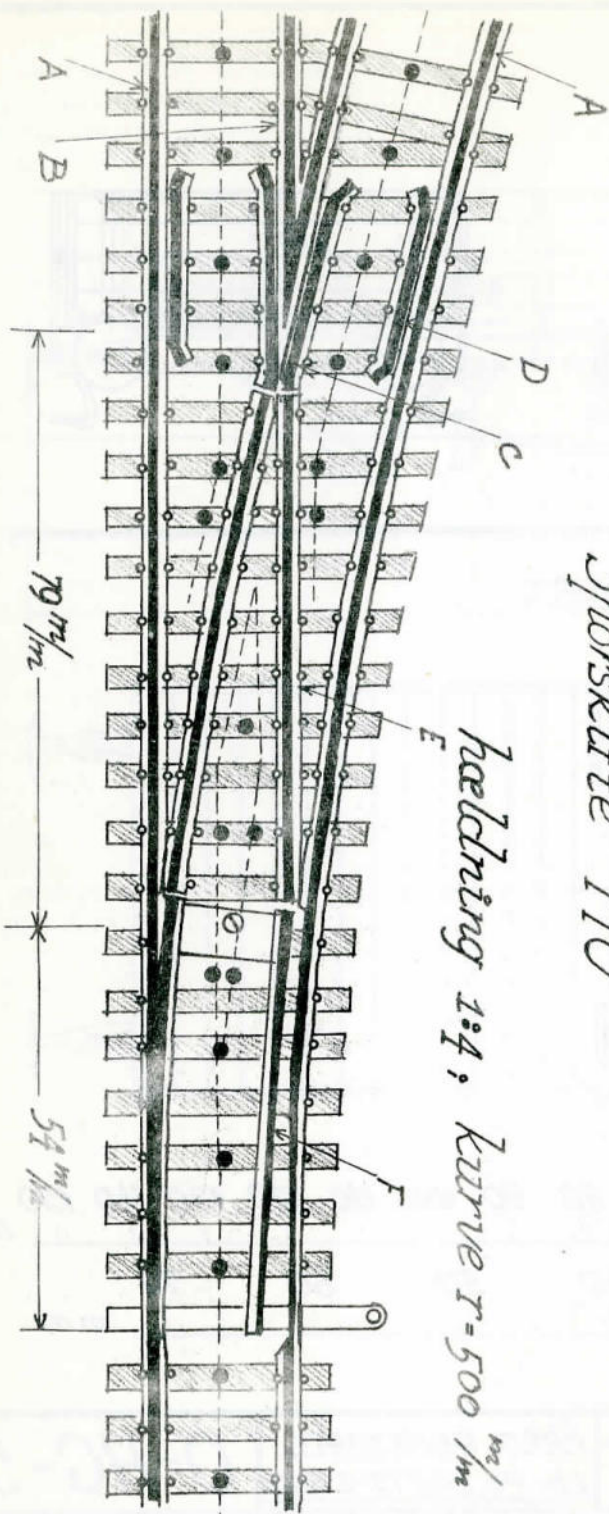
Skala
0 - (H0)



Tegn. 14-8-54	N. Larsen	Åben godsvogn.	0-HG-5
Målestok	1:45	Ltr. Pc. 26675-27225	

Sporskifte H0

hældning 1:4, kurve $r=500 \frac{m}{m}$



ringen af disse til efter nytår, da vi helst også skulle bringe disse standardblade i format A4 eller A5, hvilket bliver muligt til den tid, da MB-nyt i det nye år korri-

gerer formatet, således at det bliver A5. — Det bliver altså lidt bredere, men til gengæld også lidt lavere end det foreliggende.
red.

Vi bygger en modeljernbane (5)

Vi skal nu til at lægge spor på stationen. Her skal bl. a. bruges krydsspor, sporskifter og krydsningssporskifter.

KRYDSSPOR

Vi vil lave et krydsspor med hældning 1:4 jvfr. den medfølgende tegning. Svelterne laves af træ, pap eller fiber og skæres til, så de har samme tykkelse og bredde som de øvrige sveller. De lægges som vist på tegningen. Man kan også bruge svellemåtte. I så tilfælde lægges svellemåtten helt igennem i den ene retning. I den anden retning skæres svellemåtten skrån og passes til.

Når svellerne er lagt, skærer vi et mål til af træ eller pap (fig. 1), men større, f. eks. 12×3 cm. Vi lægger skinnerne A og slår dem fast. Læg mærke til, at der er steder, hvor der ikke er plads til skinnesømmene på den indvendige side. På disse steder loddes skinne og søm sammen udvendigt.

Derefter lægges skinnerne B. I hjertestykket skal skinnerne files (fig. 2). Husk at bruge skinnemålet og en lang lineal, så skinnerne ikke forskubbes i forhold til hinanden.

Vi skal nu lave tvangsskinnerne i hjertestykket C. Man lægger mærke til, at der er en afbrydelse mellem C og E. Skinnestykkerne E skal nemlig være neutrale. De må ikke have forbindelse med andre skinnestykker eller indbyrdes, idet lokets strømaftager, såfremt man kører med midterstrøm, vil glide over den ene skinne, mens lokets hjul kører på den anden, når krydset passerer.

Skinne C bøjes med et skarpt knæk i

den ene ende og en mindre bøjning i den anden ende (fig. 3). Kører man med modelmateriel efter modelstandard, skal tvangsskinne være 1 mm fra skinnen B. Køres der med „Märklin“ materiel, skal der være 1,5 mm. Da der normalt kun kan slås søm i på den ene side af denne skinne, må vi lodde den til sømmene.

Derefter sættes de yderste tvangsskinner på. Det sker på samme måde og med samme afstand som dem i hjertestykket.

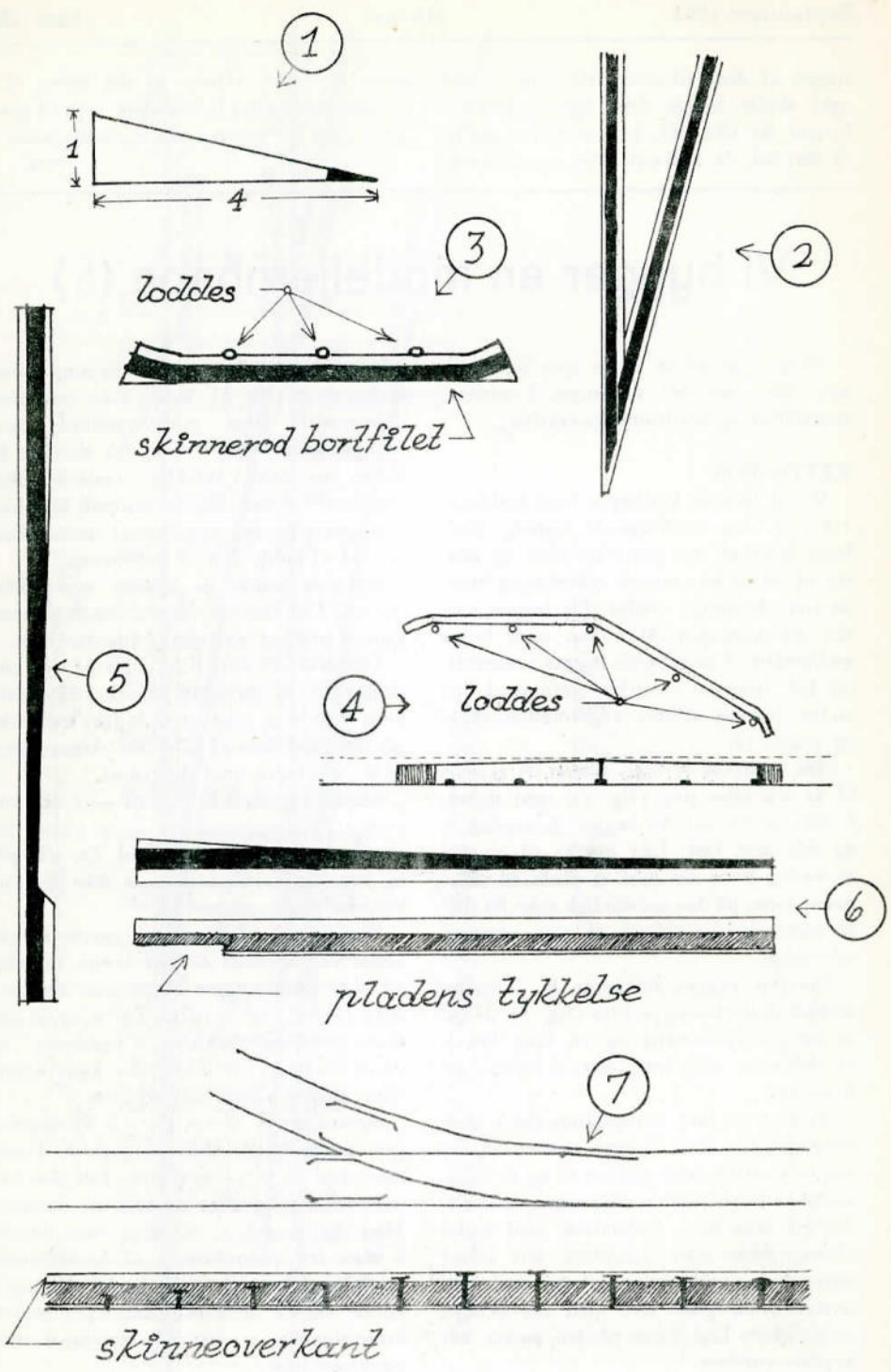
Der skal normalt files noget af den ene skinnerod på tvangsskinnerne. Skinnerodens bredde er bestemmende for, hvor meget der skal files af. Der fås skinner med bred og mindre bred skinnerod.

Skinestykkerne E files til — i den ene ende i hældningsvinklen — og passes til, så der er den rigtige afstand. De slås på, og her skal man påse, at de ikke får forbindelse nogen steder.

Til sidst sætter vi tvangsskinnerne F fast. Disse bør laves af 0,5 til 1 mm messing og skal have samme højde som skinnen. Man lægger mærke til på fig. 4, at de går under skinneoverkanten i enderne, så strømaftageren på loket ikke kan ramme dem, når de glider over skinnen.

Strømskinne sættes nu på. På tegningen er punktkontakterne angivet. Kører man med alm. midterstrøm, kan den udmærket anbringes på de angivne punkter. Man skal huske, at der skal være mindst 2 mm fra strømskinne til køreskinne. Hjulflangerne må ikke under passagen kunne ramme strømskinne nogen steder. Strømskinne er vist på tegningen med punkteret linie.

Med hensyn til punktkontakter skal be-



mærkes, at de, hvis de på de alm. skinner ligger lavere end skinneoverkant, skal hæves, så de har samme højde som skinneoverkanten ved krydsningen. (fig. 7).

SPORSKIFTE

Den medfølgende tegning viser et sporskifte med hældning 1:4 og kurve på 500 mm (1 m i diameter).

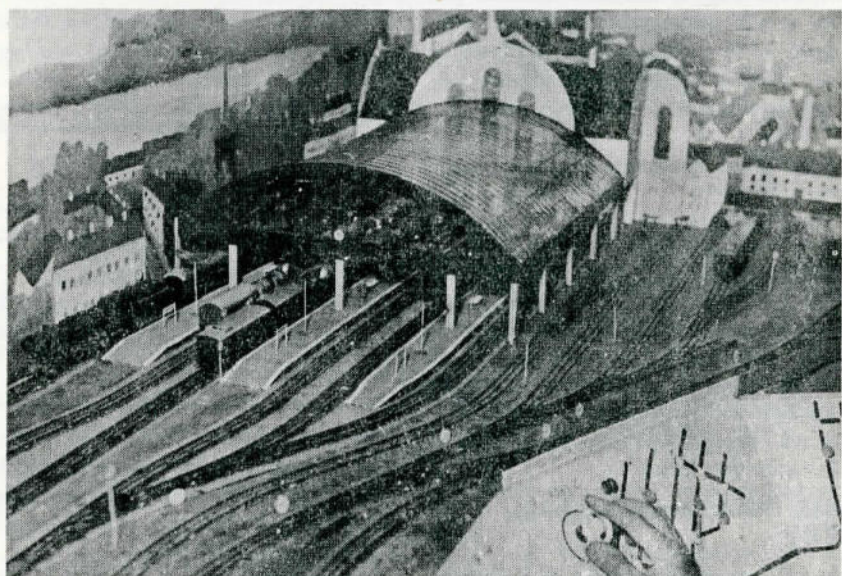
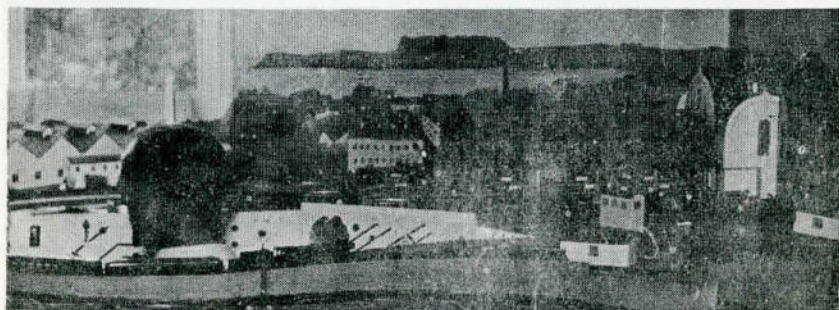
Svellerne lægges som beskrevet under kryds. Vi udelader en svelle på det sted, hvor sporskiftetrækket skal være. Sporstykkerne A files ud for tungerne (fig. 5) og slås fast.

Skinnestykkerne B, C og D er beskrevet under kryds (fig. 2 og 3).

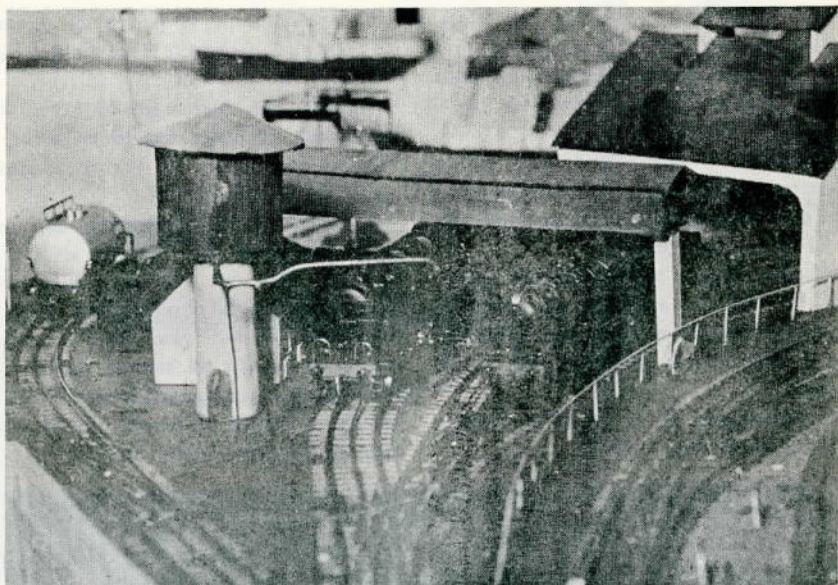
Skinnestykkerne E passes til og sættes fast. De skal også være neutrale her i sporskiftet.

Af 0,5 mm messingplade laver vi en lille plade og borer hul til en skrue som vist på tegningen. Vi skruer pladen på og påser, at den går let.

Tungerne, den ene lige og den anden buet, files til, så de i den ene ende er lige så tynde som det udfilede i skinnen. De bliver tykkere ind mod skiftets midte. På undersiden af den tykke ende af tungerne udfiles et stykke på samme tykkelse som den lille plade (fig. 6), hvorefter vi lodder de to tunger på pladen. Vi laver derefter et længere stykke med et hul i den



Personbanegården ved Fjordby C.



Remisen ved Fjordby station.

ene ende til trækket. Dette stykke lodder vi på tungerne i deres tynde ender, hvor svellen er udeladt. Tungerne skal nu kunne bevæges let og skal ligge fint til skinnerne, hvor disse er udfilede. Derefter påser vi, at alle skinnestykkerne er lige høje, da dette er en betingelse for driftssikker kørsel. Tilsidst sættes strømskinnen på, vist på tegningen ved punkteret linie.

Næste gang: krydsningssporskifte.

H. J. Andersen.

KLUBMEDDELELSER

I denne rubrik optages meddelelser fra nordiske mj-klubber. Prisen for optagelse er 24 kr. om året og klubben modtager da gratis bladet i abonnement. Meddelelserne må være redaktionen i hænde senest d. 5 i måneden forud.

Jydsk Modeljernbaneklub, AARHUS.

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

Næstform.: Anlægsgartner M. W. Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Hasle.
Fung. kasserer: Chauffør R. Mikkelsen, Herredsvej 24, Hasle.

— — —
Klubanlæg i O på Aarhus H. — Fra sept. byggeaftener hver mandag og onsdag kl. 19—22. Nye aktive og passive medl. kan optages. (Køreaftener, nærmere besked).



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.

„Modeljernbanen“ komplet (39 nr.) til salg for højeste bud. (Ikke under 100 kr.)

Samtidig sælges malet overdel, motor, understel og motorbogier (alt ubrugt) til Longs MO 543. Pris 60 kr.

Leif Kerstens Aabyvej 29, Aabybøj, Tlf. Aarhus 5 74 16.

Krydsningssporskiftet

som var omtalt i nr.6/7 af MB-nyt, bringer vi her byggeskrivelse til.

I det tidligere nummer af bladet er vist skinnepånet, og samtidig kan ses hvorledes de enkelte dele skal sættes sammen. De 5 skinnestreng krydses hinanden under en vinkel på 14°, og den dertil svarende kurveradius ændres således ca. 360 mm, hvilket er tilstrækkeligt til, at alle modelbanelokomotiver kan passere sporskiftet.

Først skæres grundpladen 1 til af en krydsfinersplade på 8 mm's tykkelse. Pas nøje på, at udskæringerne til magnettræk og lignende kommer til at ligge nøjagtigt i forhold til sporskiftets midtpunkt. Fra dette midtpunkt tages alle mål, og sporskiftet fremstilles nu med undtagelse af skinnestungerne af almindelige skinneprofiler.

Når sporskiftet er tegnet op på pladen, kan vi begynde, og det er mest hensigtsmæssigt at starte med de to hjertestykker. Tvangskinnerne, eller rettere ledeskinnerne, forbindes ved lodning med den dertil hørende hjertespid idet disse tre skinnestykker bliver holdt sammen af et passende stykke metalplade, den plade, som hjufflangerne under passage af hjertestykket træder på. Den videre montage af skinnestykkerne er analog med almindelig sporskiftebygning (se bl.a. artiklen andetsteds i bladet). Bemærk imidlertid, at det er nødvendigt at skære ud i den højre skinnestreg for træpladen til tungen.

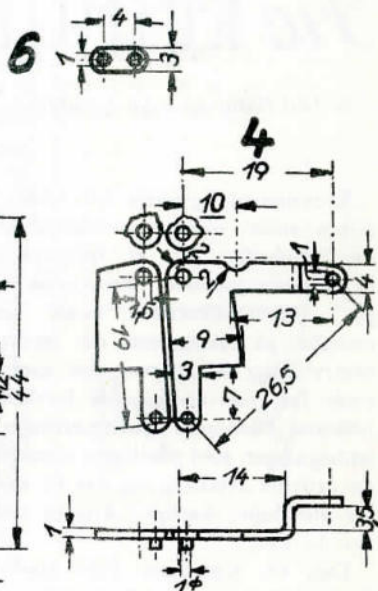
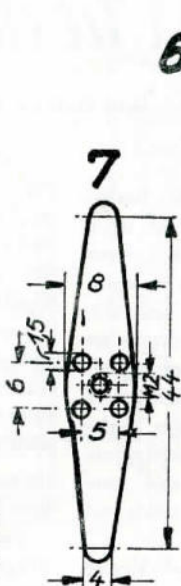
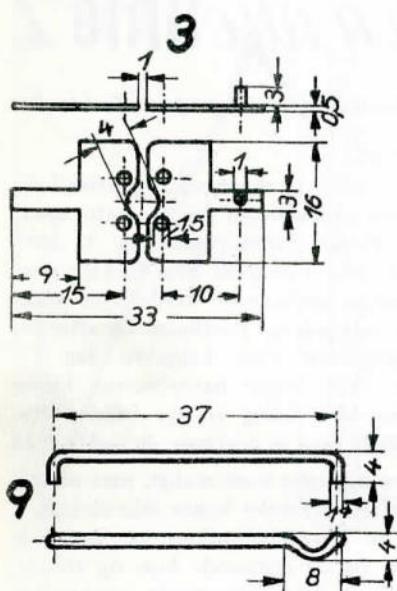
Nu skal vi placere drejetappene til sportungepladerne. I grundpladen børes nøjagtig i sporskiftets midte et hul på 2 mm ø. De fire drejetaphuller på 1,3 mm ø børes efter målene på pladen 7. Pas på, at placeringen bliver så nøjagtig som mulig. Selve tappene fremstilles af 1,5 mm s

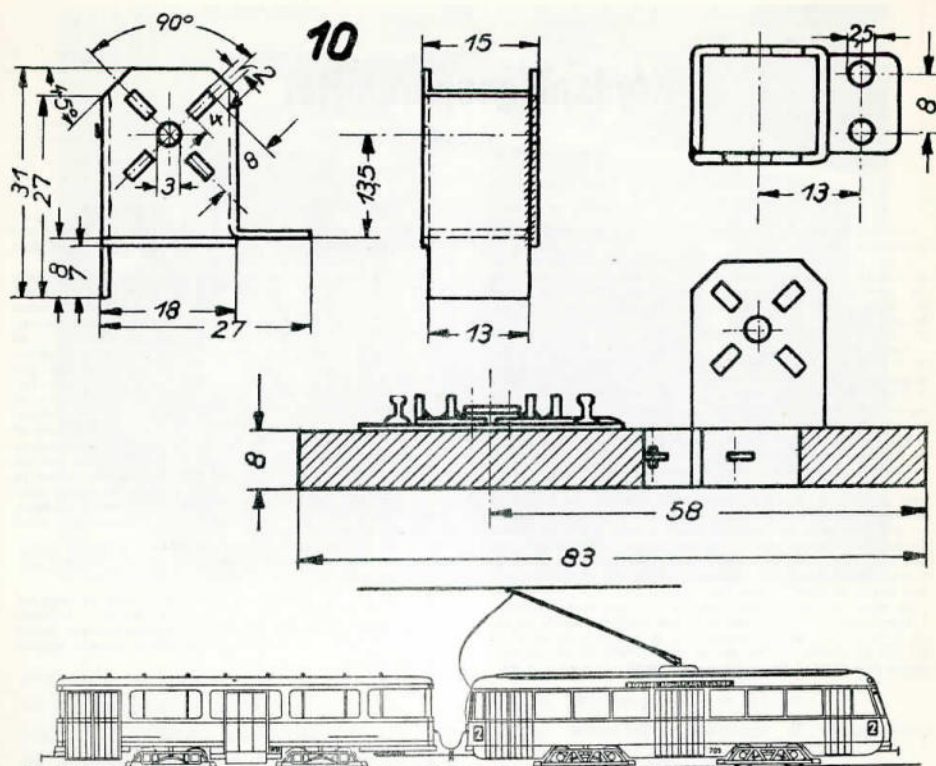
jerntråd med en længde på 10,5 mm. Midterhullet er beregnet til senere at forsynes med en 2 mm forsænket skrue, som skrues i fra bunden.

Når alle skinnestykkerne pånar den højre skinnestreg er monteret, kan vi begynde at lave sportungepladerne. To af dem bliver forsynet med arme, der rager ud under højre køreskinne. I 1 mm hullerne lodder vi små bolte, hvorover sidenhen kobbelstangen 6 kan skydes ned. Nu kan pladerne skubbes ned over boltene og den højre skinnestreg bringes på plads. Selve sportungerne kan man lave af 1 mm plade, da almindelige profiler tager for meget plads. Tungen må files meget nøjagtig til, og pålødningen sker efter følgende skema. Den ene tungplade stilles i en udgangsstilling, og først pålødtes den i 1 g e sportunge, og dernæst loddes den hurevede sportunge på s a m e sportungeplade. Derefter drejes det hele, således at den buede sportunge står nøjagtig i midten. I den nye stilling loddes så de to andre tungen på den med kobbelstangen 6 forbundne anden sportungeplade. Den anden side laves på samme måde, og til slut sættes midterpladen 7 på.

P.S. De ret store "huller" ved sportungerne må eventuelt udfyldes med lignende "trædeplader" som ved hjertestykkerne.

Endelig er vist skitse af sporlygte, men en nærmere beskrivelse af denne vil vi ikke bringe her. Iøvrigt kan Märklins sporlygte til krydsningssporskifte købes løs til kr.3,50, så det kan måske bedre betale sig at købe en sådan.





Fra kapervogn til den nye linie 2

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

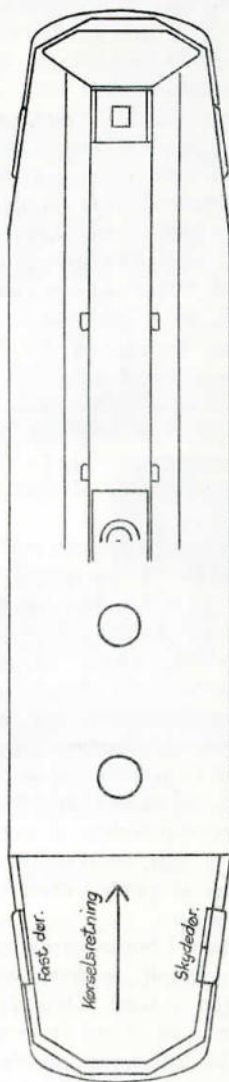
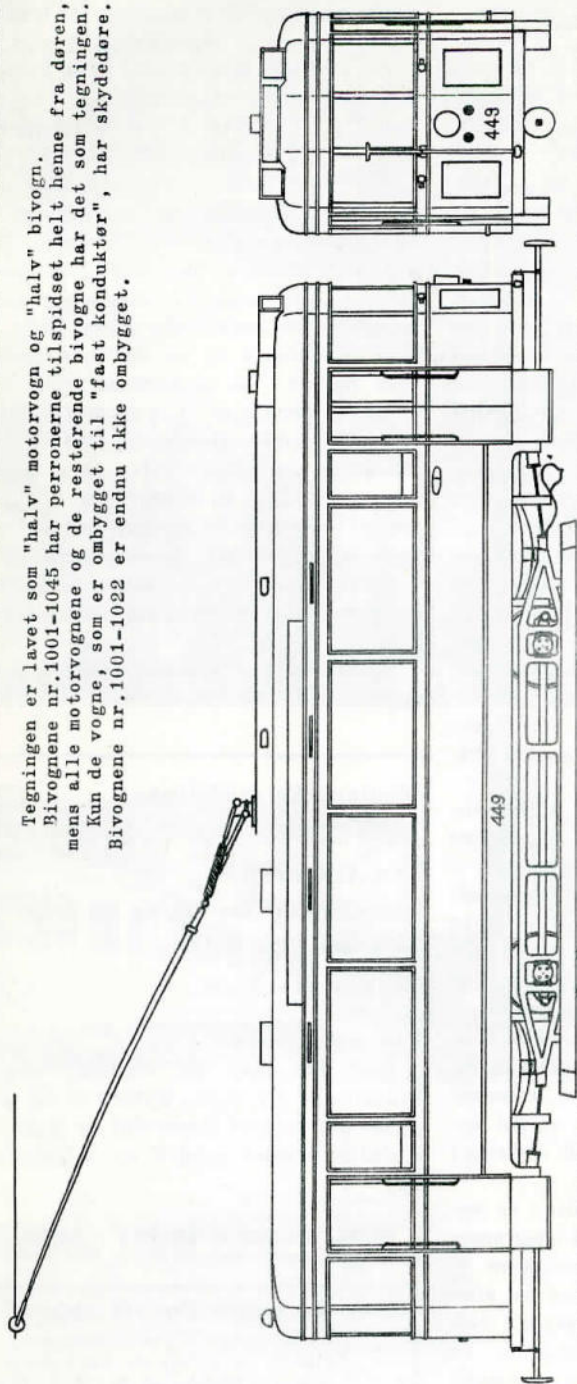
Københavns Sporveje var under besættelsen stillet overfor overordenlige store vanskeligheder. På et tidspunkt, hvor brændselsbesparende driftsindskrænkninger, automobilkørselsens totale bortfald, manglen på cyklegummi etc. medførte en overfyldning af sporvognene som ingensinde før, nødvendiggjorde forskellige af tyskerne beordrede gadespærringer linieomlægninger, som yderligere vanskeliggjorde driftens afvikling og var til stor gene for publikum. Særligt i krigens sidste tid var det galt.

Den 14. september 1944 blev Vestre Boulevard spærret ved Dagmarhus, den 18.

februar 1945 Jernbanegade, og efter luftangrebet på Shellhuset den 21. marts, spærredes Vester Farimagsgade og 3. april Dronningens Tværgade, hvor Gestapo efter Shellhusets ødelæggelse havde taget Sankt Annæ palæ i brug. Yderligere var efter sabotageaktionen mod Langebro den 27. marts 1945 begge havnebroerne blevet spærret. Ved anlæg af nye forbindelsespor søgte man at begrænse de nødvendige linieomlægninger mest muligt, men enkelte betydelige omkørsler kunne ikke undgås.

De to strøgomnibuslinier var helt indtaget, og de resterende bus- og trolleyvognlinier kørte med stærkt indskrænket

Tegningen er lavet som "haly" motorvogn og "haly" bivogn.
 Bivognene nr.1001-1045 har perronerne tilspidset helt henne fra døren, mens alle motorvognene og de resterende bivogne har det som tegningen.
 Kun de vogne, som er ombygget til "fast konduktør", har skydedøre.
 Bivognene nr.1001-1022 er endnu ikke ombygget.



KØBENHAVNS SPORVEJES
 "Scrap" vogne, model 1942.

Motorvogne: Bivogne:
 Nr. 449-490 4001-4065

Tegn. nr. 106. 23. maj 1953.

John Lundgren

drift. Hvor det var muligt, var de erstattet med sporvogne.

Iøvrigt måtte sporvejene ty til sit museum for at få materiel nok til at klare trafikken. Fra den 5. januar 1944 blev således den sidste endnu bevarede bivogn fra „Frederiksberg Sporveje“ sat i drift som 2'den bivogn i myldretiderne på linie 1.

Afviklingen af krigstidens mange foranstaltninger påbegyndtes kun få minutter efter at frihedsbudskabet havde lydt fra London den 4. maj 1945, idet publikum spontant flåede mørklægningskærmene af vognlamperne. Den 5. maj var kørslen indstillet efter ordre fra modstandsbevægelsen, men allerede fra den 6. maj genoptoges kørslen over Knippelsbro og den 16. juli var sporvejsnettet reetableret.

Under krigen var den samlede passagermængde steget med ialt ca. 51 mill. eller omkring 33 pct., og det under forhold, hvor knaphed på materialer lagde de største hindringer i vejen for nyanskaffelser til vognparken. Som før omtalt blev de sidste bogievogne bygget i 1941. Yderligere nyanskaffelser var påregnet, men ikke mulige.

I stedet lykkedes det i 1942 af forhåndenværende materialer af få fremstillet en ny to-akslet type „scrap-vognene“, i folkemunde kaldet „sparevogne“ (eller oftere „swingpjatterne“ på grund af deres tidt voldsomme udsving — *red.'s bemærkn.*). Stumper af bygningsjern, der var skåret fra og betraget som spild, blev nu placeret i chassierne til de nye vogne (fig. 3 og 4), og vanskelighederne ved at skaffe kompensationskobber til motorer, strømfordelere o. lign. overvandt bl. a. ved opgravning af gamle kabler rundt omkring i byens gader.

Ligesom i bogievognene er der i de nye vogne anvendt „tøndetag“ med lanterne indbygget i taget. Destinationsskiltene er rulleskilte på lærred og er belyst om aftenen. Siddepladserne er tværsæder, men ikke vendesæder som i bogievognene. En del af vognene er udstyret med tværsæder af en ny type bestående af enkelt-sæder an-

bragt således, at hver passager får betydelig bedre armrum end tilfældet er med de hidtil anvendte dobbeltsæder. Ved en forundersøgelse med en forsøgsvogn (nr. 4) stemte 6000 af 8000 adspurgte for indførelse af de nye sæder.

Til de to første motorvogne blev anvendt undervogne af pressede dragere af en lignende type som de ældre vogne (fig. 4), — før omtalt — men med 3,2 m akselafstand. Alle de øvrige motorvogne samt **bivognene** fik undervogne udstandsede af pladejernsdragere af en ny konstruktion også med 3,2 m akselafstand (fig. 5). Vognenes længde er 11,04 m over koblingerne og bredden varierer fra 2,10 til 2,20 m. Ialt er der i årene 1942—48 af denne vogntype bygget 44 motorvogne (fig. 6) (nr. 447—490 og 65 bivogne (nr. 1461—1487 og 1028—1065, nuværende nr. 1001—1065). Motorvogn nr. 464 er forsøgsvis indrettet til kraftoverføring ved snekkedrev.

(Fortsættes med: Den nye linie 2 og ombygningen til fast konduktør).

Udenlandske modelbaner: (komplette)

Trix fra 52,00

Fleischmann fra 59,00

Rivarossi fra 74,00

Märklin fra 87,00.

Vor nye service:

Har De fået en forkeret vogn, lokomotiv ell. lign., bytter vi til det ønskede, uanset hvor det er købt!! Katalog sendes mod 1 kr. i frimærker

BERG RADIO & HOBBY - ÅRHUS

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.

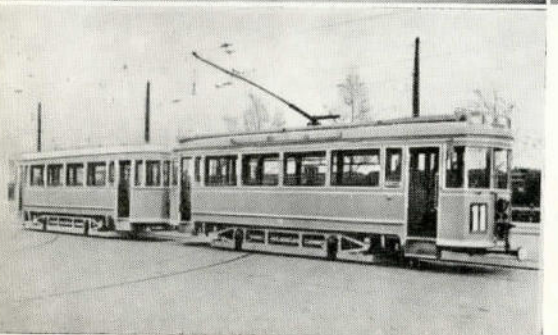
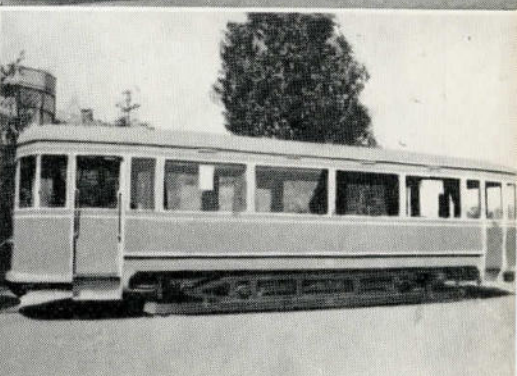
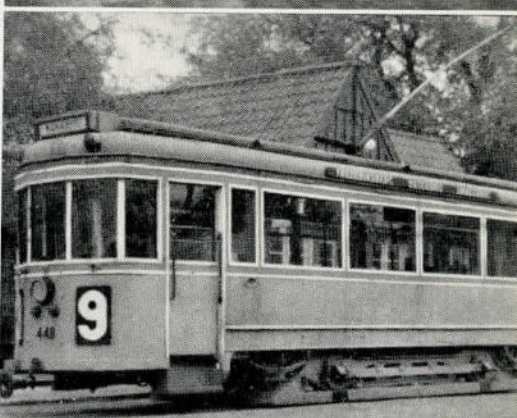
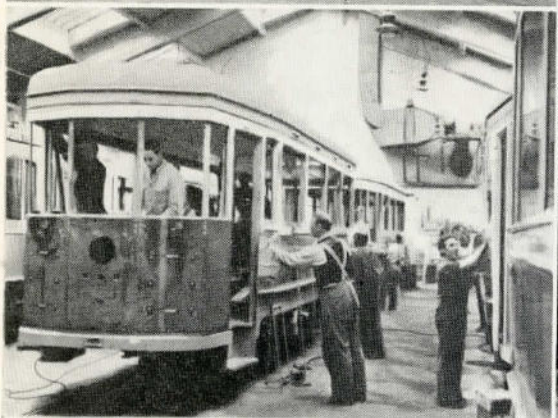
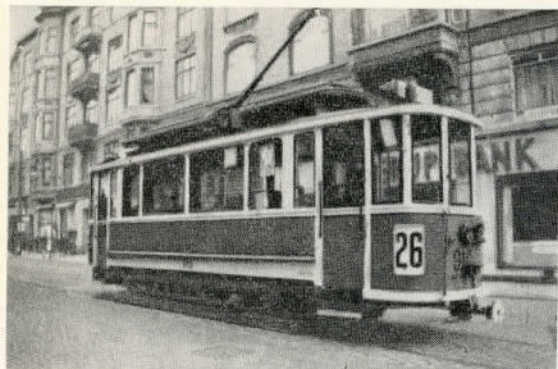
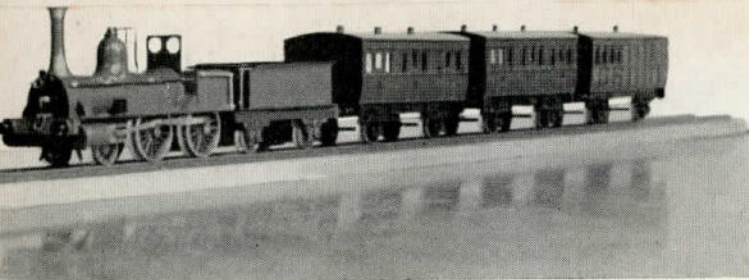


Fig. 1. »Erstatnings-trolleyvogn«.
(Fot. Walter).
Fig. 2. Museumsbivogn i trafikken.
(Fot. Walter).
Fig. 3. »Scrap«-vogne under bygning.
Fig. 4. »Scrap«-motorvogn med
undervogn af ældre type.
Fig. 5. »Scrap«-motorvogn med
undervogn af ny type.
Fig. 6. »Scrap«-bivogn.
Fig. 7. Sporvognstog type 1942.



Caroline
igen!

Model af det i forrige nummer omtalte norske lokomotiv, som kører på en udstilling i Oslo i anledning af NSB's 100 års jubilæum. (Bygget af J. Voldmester, København).

Hvis De samler på Modelbane-nyt

— og De kan endnu få
samtlige numre — så
spørg efter de numre, De
mangler, hos Deres blad-
handler eller bestil Dem
direkte fra os.

1. årg. (1-2-3-4) 1952

ialt kr. 3,50

2. årg. 1953 indb. i moderne
strippbind kr. 14,85 (kun direkte
fra vor ekspedition).

3. årg. 1954

nr. 1-2-3-4... kr. 1,25 pr. stk.

fra nr. 5... kr. 1,50 pr. stk.

Modelbane-nyt

Kongevejen 128
Virum



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
I redaktionen: Ole Jaeger, Strandvej 265, Charlottenlund, ØRdrup 2164, og Ole Brandstrup Jensen, Fiskedamsgade 16, Ø., ØBro 1390 x.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Ars-abonnement 16 kr., udland 18 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
K. Elmborg, Mølle Allé 16, Valby.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

VEJLE:

»Teddy« Legetøj, Nørretorv.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22, Skive.

ÅRHUS:

Berg Radio & Hobby, Guldsmædgade 40.
Aarhus Hobbyforretning, Fæderiksgade 17.

BRØNDERSLEV:

Centralkiosken, Algade 8.

SVERIGE:

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

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo. —
(Også abonnement).

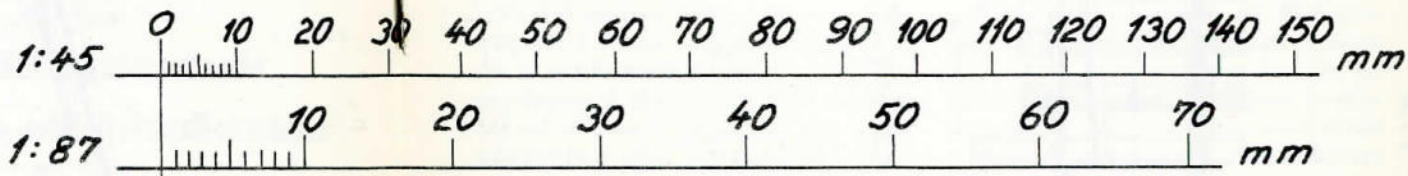
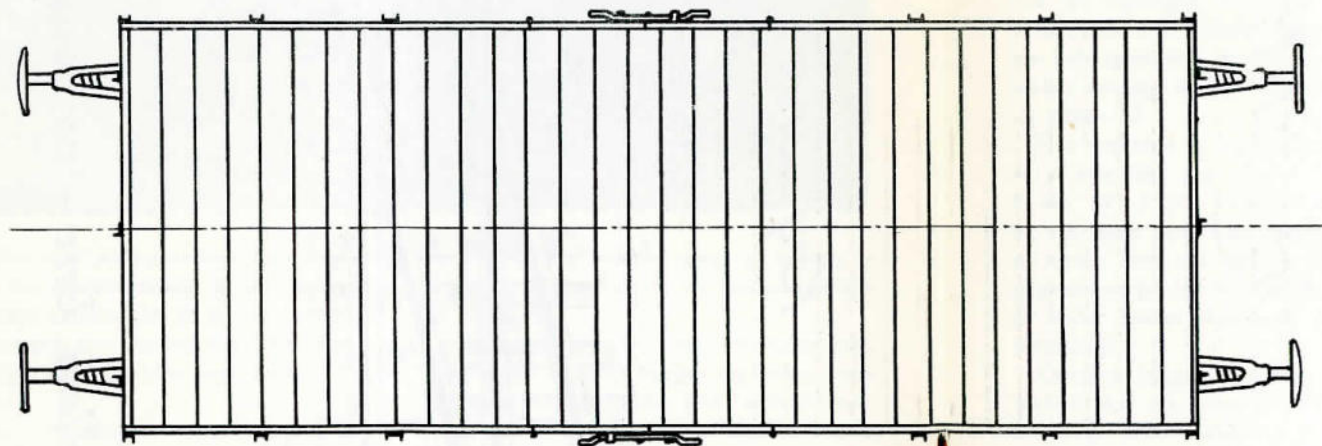
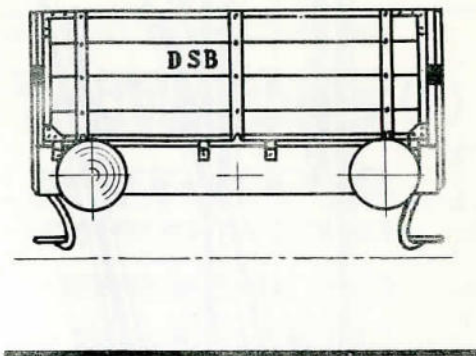
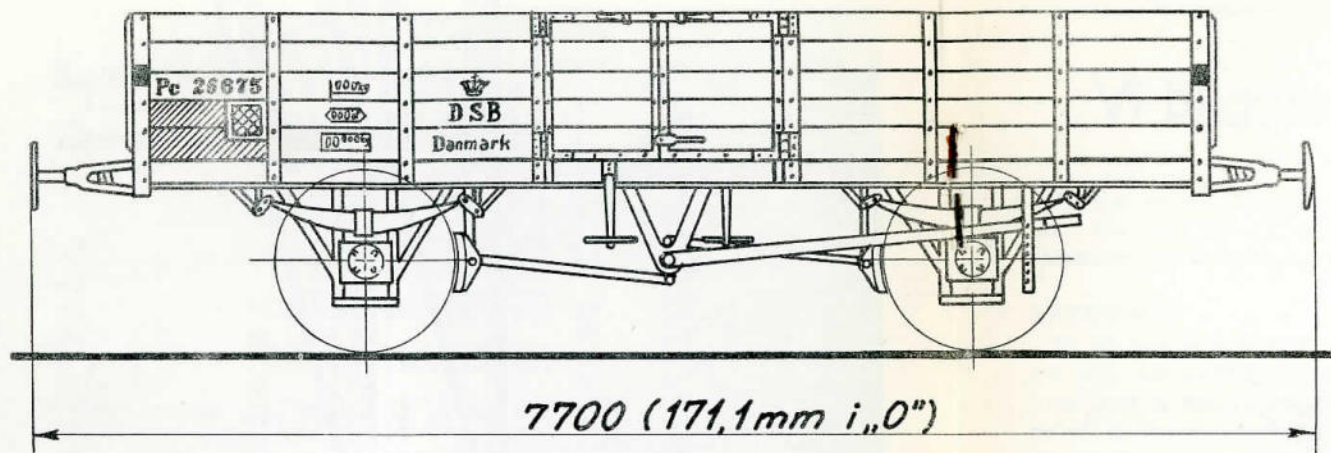
ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.), 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side kr. 30,00, 1/8 side kr. 20,00. — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.). Rubrikannoncer betales ved bestillingen.

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

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

MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER





Skala	Tegn. 14-8-54	Y. Hansen	Åben godsvogn.	O-HG-5
O-(HO)	Målestok	1:45	Ltr. Pc.26675-27225	