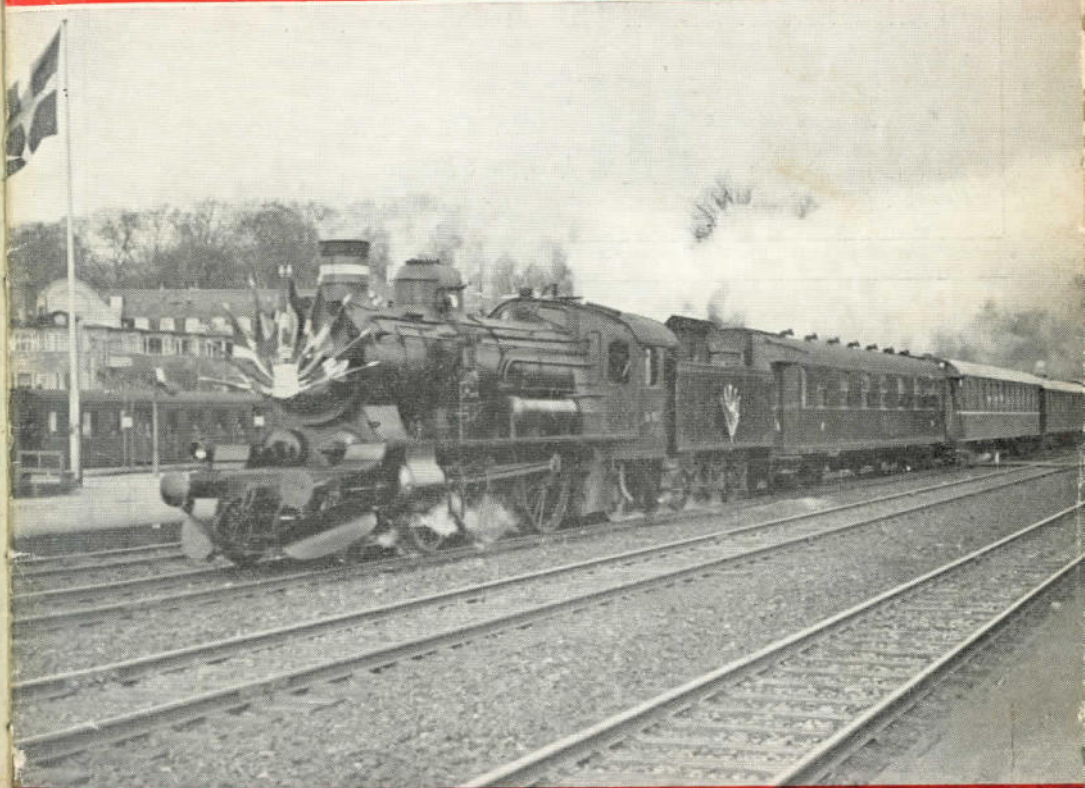




MODELBANE *Nyt*



1

4. ÅRGANG

JANUAR 1955

PRIS

150

HOBBY CENTRALEN

ALT TIL MODELJERNBANER

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

Kom hen og se hos

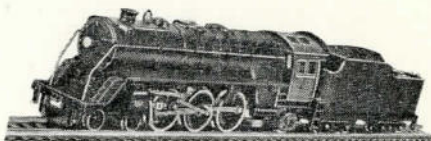
HC

MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x

Prislister tilsendes mod
40 øre i frimærker

(Provinsordrer ekspederes omgående)

Fleischmann



*Den store
succes!*

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

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

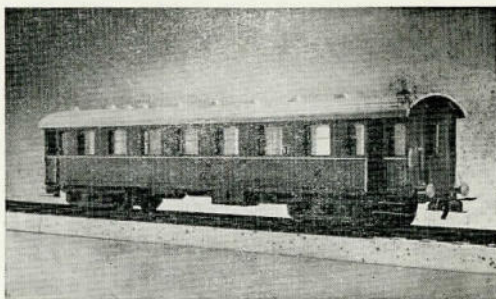
København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18

Long El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke

Den nye
Long
personvogn



Kr. 18,00

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

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

HO Rivarossi

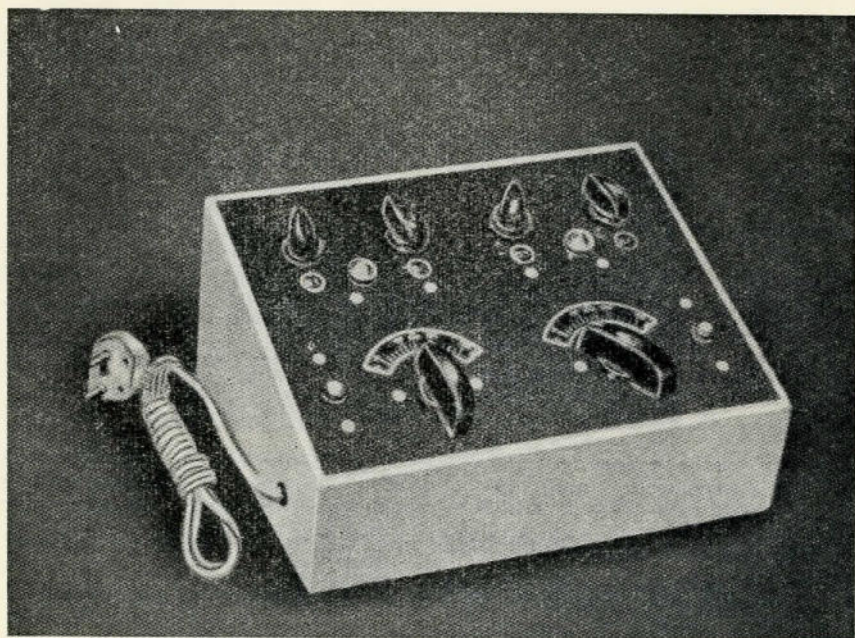
— det nye italienske modelbaneblad — med interessante sporplaner, konstruktioner, tekniske serier — udgives af »Rivarossi«, som fabrikkerer elektriske tog i HO. — (Trykt på italiensk.)

Udkommer med 6 numre om året.

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

Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.



Dobbeltransformer med 2 fartregulatorer, der hver kan styre et hvilket som helst af de 4 baneafsnit og også re-
fektските toget på det pågældende afsnit (som afbildet)
(2 × 40 W) kr. 125,00

Enkelt transformer med fartregulator, kontrollampe og
perfektomskifterknap (50 W) kr. 65,00

6 mdr.s fabriksgaranti

Blinkrelæ til indbygning (12–20 V) pr. stk. kr. 2,00

Bemærk! Alle transformere er kun til vekselstrøm.

H. S. V.

Mølle Allé

Valby

Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

Januar 1955

Nr. 1

Den internationale modeljernbanekongres i Genova 1954

»Normer for Europæiske Modeljernbaner« (NEM)

Af James Steffensen

Som omtalt i „Modelbane-nyt“ for august 1954 (s. 118) blev der i dagene 10.—12. september 1954 afholdt en international modeljernbanekongres i Italien. Det var hensigten, at møderne skulle have fundet sted i Milano, men grundet på vanskeligheder med at skaffe hotelplads i denne by blev kongressen med temmelig kort varsel forlagt til Genova.

Møderne foregik i „Studentarhuset“, hvor en del af de tilrejsende kongresdeltagere endvidere var indkvarteret. Under kongressen var der arrangeret fællesspisning i personalets kantine på banegården Genova P. P. (= Piazza Principe), men tiden var knapt tilmålt, og der var derfor ikke megen lejlighed til at kigge på byen, som ellers er interessant og særpræget for en nordbo.

Forhandlingerne lededes af det italienske modeljernbane-forbunds præsident dr. Briano, som også havde trukket det store læs ved kongressens tilrettelægning. Forhandlingsprogene var fransk og tysk, og det meget krævende arbejde som tolv blev ligesom ved tidligere lejligheder varetaget på aldeles fremragende måde af hr. Gothe fra Rokal-fabriken. Diskussionen var ofte

meget livlig, men foregik altid i venskabelig og fordragelig ånd, og de opnåede resultater må anses for lovende.

Et af de vigtigste forhandlingsemner var grundlæggelsen af det i augustnummeret omtalte forbund af europæiske modeljernbane-klubber. Stiftelsen af forbundet og vedtagelsen af dets love foregik enstemmigt under medvirken af en repræsentant for hvert af de 8 lande, der deltog i kongressen. Forbundets sæde er Bern, og som forkortet navn vedtoges ordet „MOROP“. Til præsident valgtes Füchsel (Vesttyskland) og til forretningsudvalget Briano (Italien), Fournereau (Frankrig) og Werder (Schweiz). Til at arbejde videre med den igangværende normalisering på europæisk basis nedsattes et udvalg på 6 medlemmer, hvoriblandt undertegnede.

De officielle forhandlinger drejede sig iøvrigt næsten udelukkende om det vanskelige og vigtige blad NEM 310, der vedrører sammenspillet mellem hjulsæt og spor. Det på mødet foreliggende udkast kunne ikke godkendes, hovedsagelig fordi tolerancerne på de forskellige mål ikke var fastsat med fornøden indbyrdes hensyntagen. Man vedtog til sidst enstemmigt et fransk kompromisforslag, der opfylder de tidligere fra dansk side fremsatte krav.

Da diskussionen om NEM 310 trak i langdrag, blev der næsten ingen tid til overs til drøftelse af en række andre udkast til normblade, som forelå til vedta-

gelse, men der opnåedes dog enighed om at normalisere strømarter og spændinger som følger:

1. Modelbaner skal drives med jævnstrøm. Indtil videre må vekselstrøm dog anvendes ved små legetøjsanlæg.
2. Trækkende køretøjer skal konstrueres således, at den til forbilledet svarende maksimalhastighed opnås ved en spænding på 12 volt for spor TT, HO og S, henholdsvis ved 20 volt for spor 0 og 1. Materiel til spor TT, HO og S skal dog kunne tåle at køre på 16 volt ved leg.

Det vedtoges at afholde den næste internationale mj-kongres i Wien i begyndelsen af august måned 1955.

Kongressens officielle forhandlinger blev afsluttet efter to dages forløb. Den tredje dag blev benyttet til en kombineret jernbane- og busudflugt. Fra Genova til Milano foregik rejsen pr. eksprestog med tvungen standsning for lokomotivskifte i Voghera, der er overgangsstation mellem den specielt italienske trefasede vekselstrømselektrificering med tvillingkøretråd og den nuværende standardelektrificering ved 3.000 volt jævnspænding. Fra Milano i en turistbil, der først kørte til Villa d'Almè ved Bergamo, hvor deltagerne besøgte et meget stort modelanlæg i spor HO, der var opbygget udelukkende af fabriksfremstillet materiel. Den lokale presse var til stede og bragte senere et illustreret referat af kongressens besøg og en omtale af forhandlingerne i Genova. Dagens højdepunkt var imidlertid den efterfølgende besigtigelse af mj-fabriken i Rivarossi, som ligger smukt på en bjergskræning over den schweiziske grænsestation Chiasso på Gotthardbanen. Fabriken er ganske ny og gav et meget tiltalende indtryk af renlighed, orden og god arbejdstilrettelæggning. Fabrikens energiske unge leder, hr. Rossi,

er en meget aktiv deltager i det internationale modeljernbane-samarbejde; han er således valgt til medlem af det tidligere omtalte normaliseringsudvalg under MOROP, og hans fabrikation er baseret på de vedtagne NEM-blade.

Uden for programmet blev der under opholdet i Genova arrangeret besøg dels på et af de italienske statsbaners maskindepoter, hvor forskellige typer af elektriske lokomotiver og damplokomotiver forevist, og dels på et under opbygning værende modelanlæg i spor HO. Dette anlæg var især interessant ved dekorationerne, der helt igennem var selvbyggede. Alle husene var modeller af eksisterende bygninger i Genova, opmålt og konstrueret alene på grundlag af prospektkort og fotografier, og der fandtes også et udsnit af Genovas havn med sejlene skibsmodeller.

I dette nummer påbegyndes den tidligere bebudede offentliggørelse af de endeligt vedtagne NEM-blade i dansk oversættelse. Normbladene kan ved henvendelse til „Modelbane-nyt“ også fås som særtryk med blank bagside til en pris af 0,20 kr. pr. stk.

Normalisering vil altid være et arbejde på langt sigt, men fordelene er store, og det må derfor håbes, at fabrikanter og selvbyggere vil følge Rivarossis gode eksempel og bygge efter de europæiske normer, som nu er ved at blive til.

James Steffensen.

Ehlersvej 8, Hellerup.

VI BYGGER en modeljernbane (9)

Vi skal nu se, hvorledes et signalrelæ virker. Vi kigger på fig. 11, hvor vi har kontakten, hvor jævnstrømmen går igen-

FIG. 11

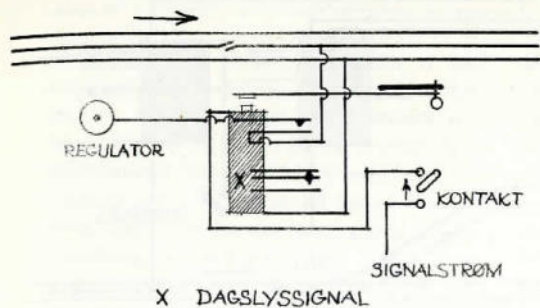


FIG. 12

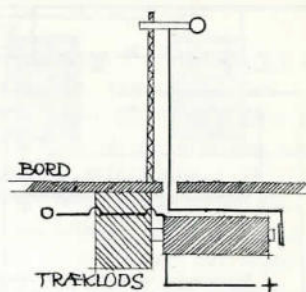


FIG. 13

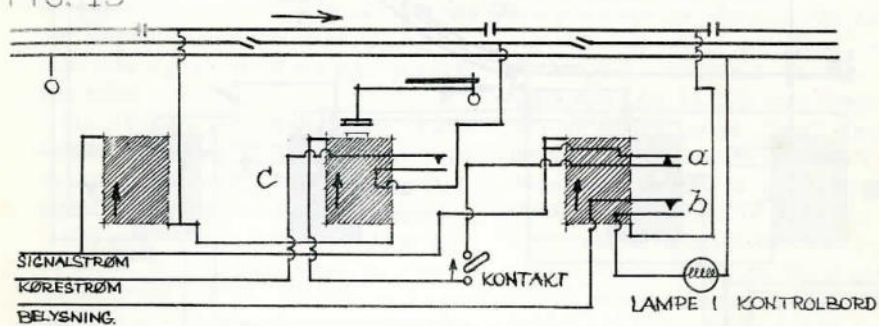


FIG. 14

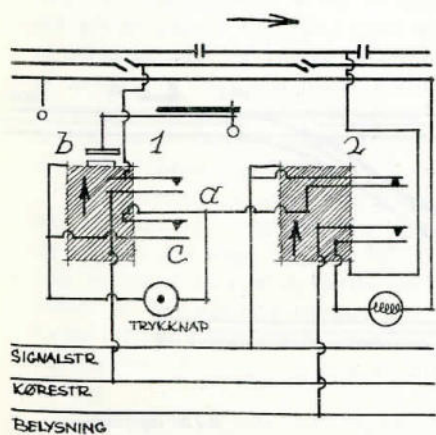


FIG. 15

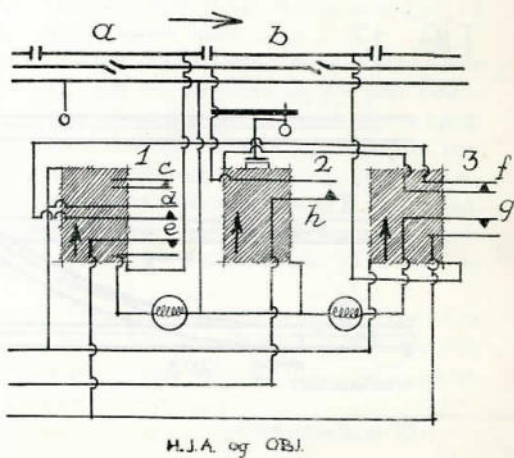


FIG. 16

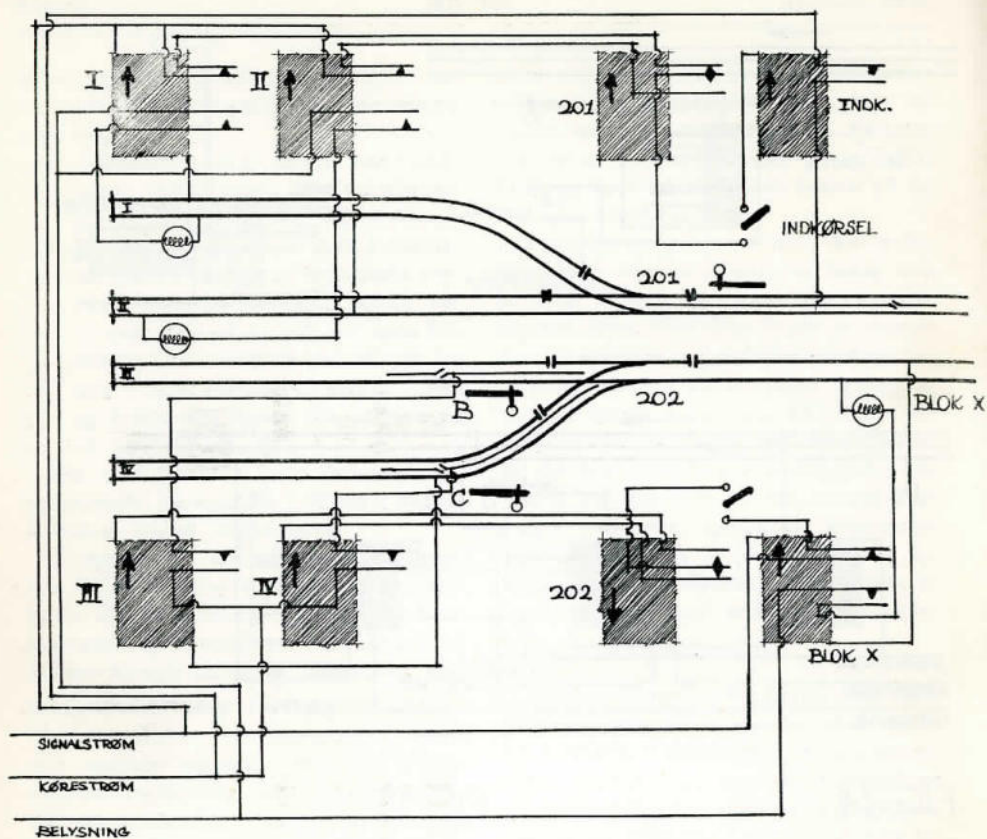
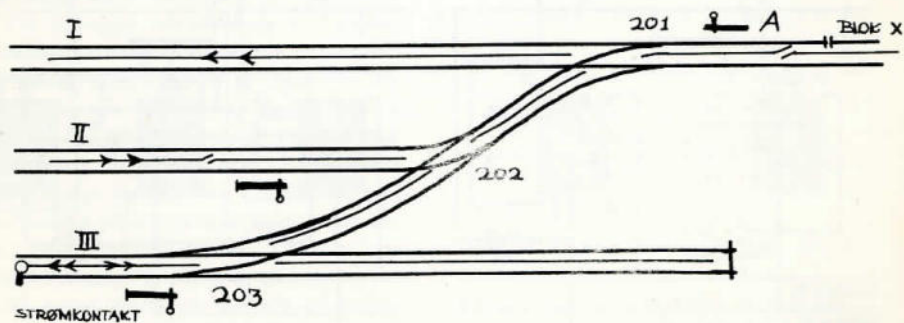


FIG. 17



nem. Strømmen går til relæet, der er forsynet med en trækstang (ligesom sporskiftet) til at sætte vingen op i øverste stilling (vist på fig. 12). De to øverste kontaktsystemer vil blive fort sammen, når signalet går op. Det er til kørestrømmen. Hvis man i stedet for vingsignal ønsker dagslyssignal, skal der ikke være trækstang, men i stedet en skiftekontakt med belysningsstrøm; den øverste til rødt og den underste til grønt lys.

Sporbesættelse, d. v. s. at toget kører eller holder på et spor, og at det kan ses ved kontrollampe på en sportavle, og signalet eller signalerne til det pgl. spor ikke kan stilles.

Fig. 13 viser en opstilling med sporbesættelse, aflåsning af signalet efter toget og kontrollampe på en sportavle. Dette signal kaldes normalt for et bloksignal.

Det står mellem 2 stationer. Læg mærke til, at den ene køreskinne er afbrudt, og det er den lige fra stationen og til signalet og igen fra signalet til næste station. Strækningerne ikke besat.

Vi følger strømmen fra transf. til relæ 2. Her går den igennem kontakt *a*, der er sluttet, når relæet ikke er trukket. Strømmen går gennem *d* og til relæ 1, der går på „Kør“. Kontakt *c* giver strøm til midterskinne, og kontakt *b* giver lys til sportavlen, der i øjeblikket er slukket. Kontakten *b* kan også laves, så ubesat spor betyder tændt lampe, hvilket i stor udstrækning bruges hos D.S.B.

Toget passerer nu signalet og kører ind på den afbrudte køreskinne efter signalet, og nu sker der noget. Kig på fig. 13 og følg strømmen til relæ 2. Herfra går den videre til den afbrudte skinne. Når det første hjulpar rammer den afbrudte skinne, er kredsløbet sluttet, og relæ 2 vil blive trukket.

Strømmen til signalrelæet afbrydes, sig-

nalet går på „Stop“, og lampen på kontrolbordet tændes. Det vil nu være umuligt at få et andet tog ind på dette spor, før toget er ude af det afbrudte stykke. Signalkontakten står stadig i „Kør“-stilling, men det betyder ikke noget. Den kan senere lukkes tilbage. Bliver den ikke det, vil signalet gå på „Kør“, når toget ikke længere befinder sig på det afbrudte stykke spor.

I stedet for sluttekontakt, kan man bruge en trykknop, men dette kræver flere kontaktstykker på relæerne (fig. 14). Når signalet skal stilles på „Kør“, trykkes på knappen. Strømmen går på samme måde som i fig. 13. Når man slipper knappen, vil signalet gå på „Stop“. Dette forhindres ved kontaktstykkerne *C*. Når strømmen kommer til *a*, vil den gå til trykknop og derefter til *c* gennem *b*. Relæet trækkes, og stykkerne *c* vil røre hinanden. Strømmen går nu fra *a* gennem *c* til *b* og holder relæet denne vej. Når trykknappen slippes, vil relæet stadig være tiltrukket. Når toget trækker relæ 2, vil relæ 1 slå fra, og det vil ikke trækkes igen, selv om toget kommer ud af blokken bag signalet.

Fig. 15 viser et automatisk bloksignal på dobbeltsporet bane.

Toget besætter blok A og trækker relæ 1. *c* går fra hinanden og afbryder strømmen til det foregående signal (det er tænkt her). *d* vil gå sammen, og strømmen passere igennem og videre til *f*; derfra til relæ 3, der trækkes. Når toget besætter blok B, vil relæ 2 blive trukket og ophæver relæ 3, hvorved signalet går på „Stop“ og aflåses.

Det var lidt om strækningerne. Det samme princip bruges på stationerne. Her skal vi have sporskifterne med i sikringen.

K L U B M E D D E L E L S E R

Jydsk Model-Jernbane Klub, Århus

Formand: Lokomotivfyrbøder H. F. Jensen, Marstrandsgade 23, Århus.
Nestform.: Anlægsgartner M. W. Nielsen, St. Blichersvej 67A, Aaby høj.
Kasserer: Chauffør R. Mikkelsen, Herredsvej 24, Basie.

Klubanlæg i O, byggeaftener mandag og onsdag kl. 19,30-22. Nye aktive og passive medlemmer optages.

L I T T E R A T U R - _ _ N Y T

Reitzels forlag har udsendt fire små modelbanebøger skrevet af radioens underholdningschef Svend Federsen med assistance af bl.a. MB-nyt.

Den første bog "På sporet", er især for folk, som endnu ikke er kommet igang. I en halv snes kapitler gennemgår Sv. P. alle de problemer, man støder på, når man planlægger en modelbane.

I de første kapitler prøver han på udmærket vis at vække en videre interesse for modelbanehobbyen. Dernæst behandler Sv. P. det første - og største - problem, man støder på: pladsen. Skal man vælge en lille eller stor skala at bygge i. Alle de forhold, man her må tage hensyn til behandles her sammen med spørgsmålet om anlæggets placering. Der er eksempler på såvel stationære som ambulante anlæg, bord- og pladeanlæg.

Sv. P. har heller ikke glemt at gøre opmærksom på vigtigheden af at planlægge sit anlæg grundigt for

opbygningen begynder - han giver en anvisning med mange gode råd på forarbejdet, begyndende helt fra opmålingen af pladsen, der står til rådighed, og sluttende med en "model af modelbanen" - på vejen er der taget hensyn til alt lige fra fritrumsprofiler, kurveradier og stigninger til stationer og broer.

Bet kapitel er viet en skematisk gennemgang af "2- eller 3-skinne-drift". Et godt kapitel, hvor forfatteren blot glemmer at nævne de efterhånden ret kendte punktsskinner, hvor midterskinnen består af stifter slået i svallerne med passende mellemrum. Dette system er næsten lige så naturligt som 2-skinne-systemet, og det er ikke svært at lave selv.

Når De har læst det sidste kapitel, kan De også selv lave Deres skinner - De kan såmænd slet ikke lade være. "På sporet" er en god bog, som kan anbefales sammen med sine brødre: "Strømmen sluttes", "ry" "Rullende materiel" og "Landskab og bebyggelse". De tre sidste vender vi tilbage til senere.

Alle fire bøger er i handelen og koster pr. stk. kr. 4,25.

peter fournais.

VORT FORSIDEBILLEDE

viser særtog 10434 med kejser Haile Selassie, som passerer Klampenborg station den 21.11.54. Toget havde følgende sammensætning: P913 - DSB Ac 28 - NSB A 1 B 21001 (bygget hos Scandia, Randers) - DSB S 1 - SJ F55 2591.

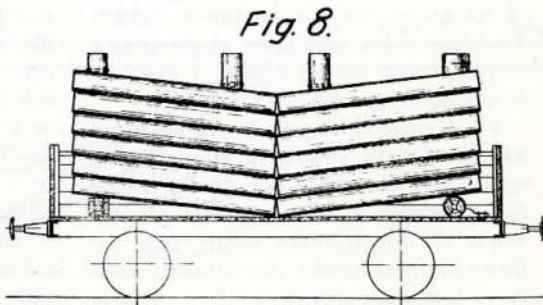
Hvordan belæsses godsvognene? II

Denne gang læsser vi props på åbne godsvogne. Disse props skal transporteres fra stationen nærmest et eventuelt skovdistrikt til bjerget, hvor man er i gang med sit tunnelbyggeri.

Props må aldrig læsses højere end 2,5m over vogngulv. Læsses der efter fig.9-11, skal de lodrette props rage mindst 10 cm op over de vandrette lag. (Målene er virkelige).

De enkelte props kan fremstilles enten af små kviste eller af 2,5 mm peddigrør. Længden er ca. 16 mm i H0. I skala 0 fordobles målene. Næste gang læsser vi træstammer.

VL.



De øvrige figurer findes på side 14.

L	Skinnehovedets højde	l	Totallængde for vognaksler
M	Skinnekroppens højde		
N	Hjulringens tykkelse		
O	Skinnehovedets bredde		
P	Skinnefodens bredde		
Q	Skinnefodens højde		
R	Radius	r	Afrundingsradius for skinnehoved og hjulflange
S	Spillerum mellem hjulsæt og spor (fællesbenævnelser)		
Sc	Føringsspillerum (= C - K = I)		
Sg	Sporspillerum (= G - E)		
Su	Klemningsspillerum (= B - U)		
T	Flangetykkelse		
U	Afstand mellem ledekanterne af over for hinanden liggende tvangsskinner eller vingeskinner		
V	Sporrilledybde		
V _H	Hjertespidsons undersænkning		
W	Løbefladens bredde		
Z	Hjulsættets bredde over navene (ved udvendige aksellejer)		

Normer for Europæiske Modeljernbaner

Målestoksforhold og benævnelser

NEM
012

Dansk affattelse

Udsendt august 1954

Mål i mm

Med udgangspunkt i sporvidden for normalspor (G = 1435 mm) lægges følgende målestoksforhold og benævnelser til grund for bygningen af modelkøretøjer og modeljernbaner:

Benævnelse	Sporvidde	GM	Målestoksforhold ¹⁾
TT	12,0	1:120 (8,3:1000)	SM 1 1:69 SM 2 1:43
HO	16,5	1:87 (11,5:1000)	1:56 1:36
S	22,5	1:64 (15,6:1000)	1:46 1:30
O	32	1:45 (22,2:1000)	1:36 1:24
I	45	1:32 (31,2:1000)	1:29 1:20

Målestoksforholdene GM, SM1 og SM2 er udtaget af diagrammet på NEM 011 og afrundet opad eller nedad.

Eksempel: Ved spor TT svarer 1 m (= 1000 mm) på forbilledeet til en "modelmeter" med en længde på 8,3 mm.

Omrægningsfaktorer for grundmålestoksforholdene (GM):

Byggeplan foretligger i spor	Modellen skal bygges i spor			
	TT	HO	S	O
TT	1,0	1,38	1,875	2,67
HO	0,725	1,0	1,36	1,94
S	0,533	0,736	1,0	1,42
O	0,375	0,516	0,703	1,0
I	0,267	0,368	0,5	0,711
				1,0

Eksempel: Målene på en forhåndenværende byggeplan for spor O skal multipliceres med 0,516, hvis modellen skal bygges i spor HO.

1) Med henblik på modelkøretøjernes driftssikkerhed fastsættes følgende mål for hjul og spor efter særlige målestoksforhold, der afviger fra grundmålestoksforholdet (se NEM Oll):

Særligt målestoksforhold SM1: Løbefladens bredde (W), skinnehovedets bredde (O) samt afrundingsradius for skinnehoved og hjulflange (r).

Særligt målestoksforhold SM2: Flangehøjde (D) og flangetykkelse (T).

Der kan igennem NEM også fastlægges særlige målestoksforhold for andre mål.

Normer for Europæiske Modeljernbaner

Nomenklatur

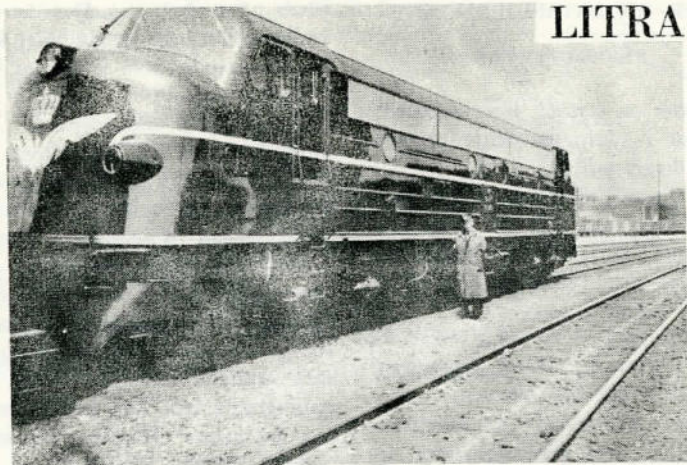
NEM
003

Dansk affattelse

Udsendt august 1954

I NEM er så vidt muligt benyttet benævnelser (bogstaver), som har vundet international havd. For at forebygge fejltagelser er hvert bogstav kun anvendt som benævnelse for eet grundmål. Fortegnelsen vil blive udvidet efter behov.

A	Skinnekroppens tykkelse	a	Sølediameter for vogne
B	Afstand mellem hjulringenes indvendige flader	b	Sølelængde for vogne
C	Føringsmål for sporet (afstand fra hjertespiden til ledeskant af tvangsskinne)	c	Hjulakslens bærelængde i hjulskiven
D	Flangehøjde	d	Navudboring for vognhjul
E	Afstand mellem hjulflangernes ydersider	e	Akseldiameter for vogne
F	Sporrillebredde	f	Navfremspring
G	Sporvidde		
H	Skinnehøjde		
I	Føringspillerum (= C - K = S _C)		
K	Føringsmål for hjulset (afstand fra flangens inderside til den anden flanges yderside)		



LITRA MY.

Det er nu snart et år siden DSB fik leveret sit første dieselelektriske lokomotiv af amerikansk type (litra MY). Der er i det forløbne år skrevet meget i pressen om lokomotivernes mange fordele. Der er ingen tvivl om, at de har haft succes også hos publikum. Som det vil vides, har DSB da også nu bestilt yderligere 20 af samme

type. Det er derfor naturligt, at danske modeljernbanebyggere sættes i besiddelse af denne smukke maskine.

Vi bringer denne gang den første tegning af lokomotivet og i næste nummer vil vi fortsætte med detailtegninger og indgående byggevejledning.

VL.

PROVINSSPORVEJENE

ved Leif Bang og John Lundgren



ÅRHUS



Bytrafikken i Århus skriver sig tilbage til begyndelsen af 1880'erne, hvor en vognmandsforretning drev en hestesporvognsline, som gik under navnet „Onkel Toms Hytte“; linien var dog ikke længere end fra banegården til Store torv. Ældre folk,

som erindrer den, påstår, at de aldrig har set andre end kuskene køre med den, men dette må vist optages som en morsomhed, da linien i så fald næppe var blevet holdt i gang en halv snes år. Man prøvede ganske vist at få den forlænget til Østbanefortsættes Side 15

VI BYGGER EN MODELJERNBANE

fortsat fra Side 9

Fig. 16 viser en station, hvor sporskifterne er med i sikringen. Strømføringen fremgår af diagrammet.

Fig. 17 viser en enkeltsporet bane med station. Her har hvert spor sin sporbesættelsesrelæ. Spor III har kørsel i begge retninger og skal derfor have en kontakt til afbrydelse af kørestrommen.

Ved udkørsel skal der også gives strøm til spor A. Derfor må der et ekstra kontaktsykke på relæet for udkørsel.

For at opnå god sikring på enkeltsporede baner, bør man gøre signalerne afhængige af hinanden. Et sådant eksempel vises på fig. 18. A, B, C og D er signalhåndtagene.

Strømmen (signalstrømmen) har følgende kredsløb:

Transformator - sporbesættelsesrelæ - signalhåndtagene - sporskifterrelæ (er) - signal.

Fig. 19 viser en opstilling med afgangslus på perron.

Disse forskellige ting, der her er beskrevet, kan kun laves på skinner, der er lagt på et isolerende underlag. Kører man på „Märklin“ skinner, kan man bruge noget af det, idet man kan bruge kontaktskinner.

H. J. Andersen.

EN GOD MODEL!

Århus-sporvognene egner sig mange gange bedre til modelbygning i skala H.O. end Københavns Sporveje. Vognene er kortere, bivognene endda kortere end motorvognene, således at hele vogntoget ikke optager så meget af den i forvejen knappe

plads på modelbanen. Desuden findes flere andre fordele, som vi skal komme ind på, efterhånden som vi bygger vognen.

Selve vognkassen opbygges vel nærmest af tynd messingplade, hvori alle vinduer skæres ud. Taget laves af træ, og vil man have lys i lanterneerne, kan det gøres ved at bore huller og trække en plexiglasstang ind til en pære i vognen.

Det letter sagen betydeligt, at Århus-sporvognene kører med pantograf i modsætning til Københavns-sporvognenes trolley-stang, så selve strømaftagningen skulle ikke volde kvaler. Kan man ikke lave pantografen selv, har forhandleren sikkert en, der passer (Märklin, Trix el. lign.).

Selve motoren med drivhjul, slipper vi heldigvis nemt over. Århus-sporvognene kører på 1 m spor, så vi må ned til 12 mm sporvidde, og her egner ROKAL's motorbogiesig fortrinligt. ROKAL kører med 2-skinnedrift og hvis overledningen så bruges som „+ledning“ for lyset, kan vi køre og stoppe uden at lyset svækkes og går ud, og „om dagen“ køres uden strøm på overledningen, således at der ikke er lys på vognen, noget der ellers er vanskeligt på en modelbane.



Hastværk er -- !!!

FIG. 18

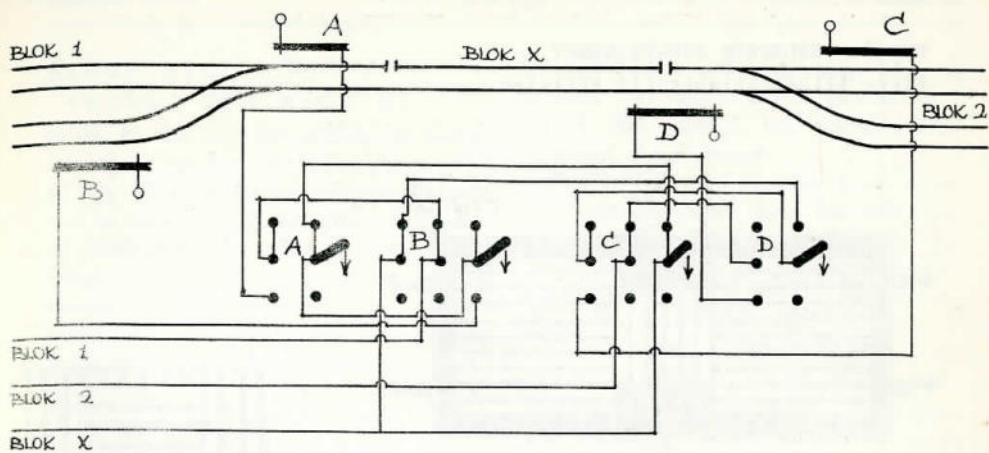
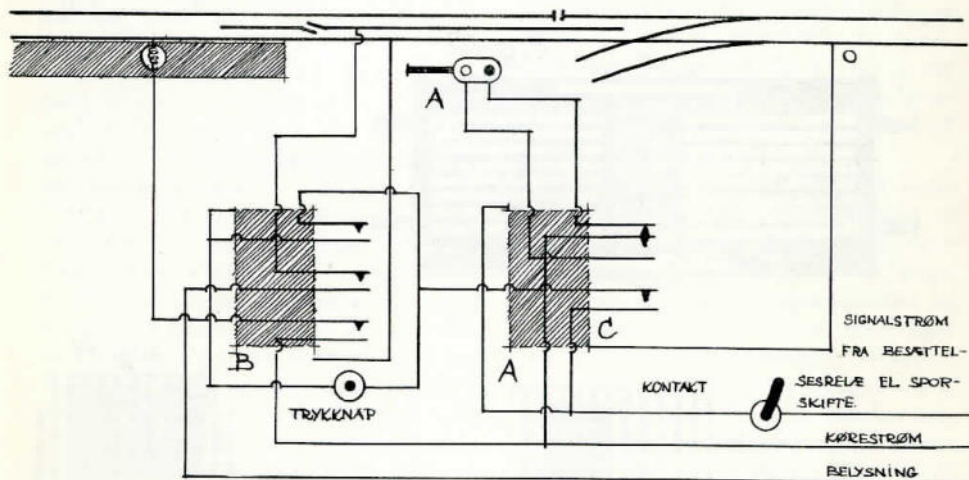


FIG. 19



HVORDAN BELÆSSES GODSVOGNENE?

Flere illustrationer til artiklen

Fig. 9.

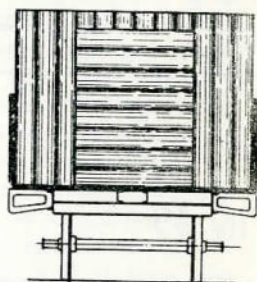
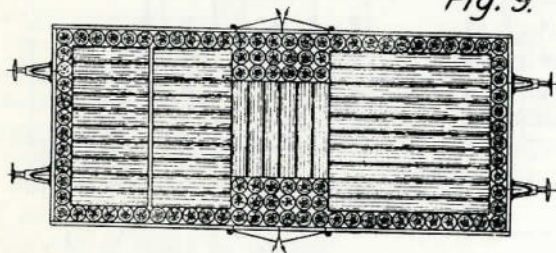


Fig. 10.

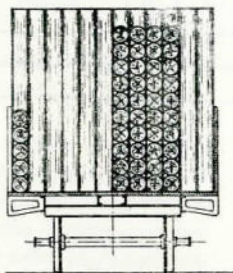
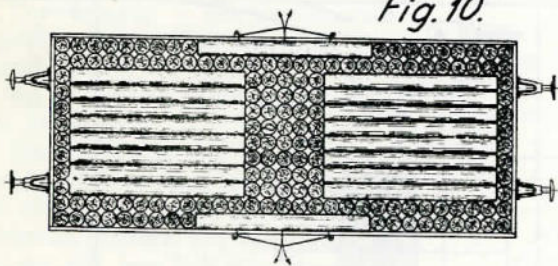
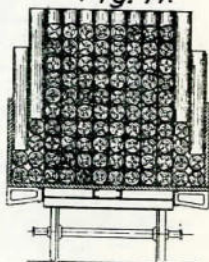


Fig. 11.



Århus sporveje forts. fra side 11.

torvet, hvilket dog blev afslået, da Guldsmedegade var for smal til sporvognskørsel. Og så afgik hestesporvognen ved en blid og rolig død, og skinnerne i Ryesgade og Søndergade blev pillet op igen. Nogle århusianere følte det bittert, som om en storstadsdrøm måtte gravlægges, da skinnerne fjernedes. Men Århus lod sig ikke holde nede — skinnerne kom igen.

Samtidig med, at København overgik til elektriske sporvogne, begyndte projekterne at dukke op i Århus. I 1897 androg oberstløjtnant Clausen byrådet om koncession til at anlægge en elektrisk ringlinie, som var omfattende og vel gennemtænkt i sin linieføring. Det var samtidig hans mening at oprette et elværk, men byrådet afslog dog planen, men den fik betydning, idet den satte fart i arbejdet med at få bygget elværket.

Samme år foreslog en københavnsk sagfører at oprette en dampsporvej fra havnen til Ørnereden, hvor han tænkte at opføre et badehotel. Også dette fantastiske forslag afvistes.

Så kom endelig det afgørende andragende i 1903 fra købmand Hammerich og bankdirektør Vilcken, der repræsenterede et nystartet aktieselskab med stærk kapital i ryggen. Andragendet førte til koncession til „Århus elektriske Sporvej“. De forhandlinger, som førte til dette resultat i byrådet, foregik for lukkede døre, men man gætter sig til, at et af hovedproblemerne i debatten har været, om sporvejen skulle drives privat eller kommunalt. Et af byrådsmedlemmerne skal have erklæret, at såfremt kommunen selv skulle sætte foretagendet i gang, ville Århus ikke få sporvogne de første tyve år. Om han havde ret, kan man ikke afgøre, eftersom det private initiativ sejrede i første omgang, og

sporvejen blev en kendsgerning. Men til gengæld blev den rute, som blev anlagt i 1903/4, ikke udvidet, før sporvejen blev overtaget af kommunen.

Den 7. juli 1904 klokken 2 om eftermiddagen blev linien åbnet for drift mellem Dalgas Avenue og Trøjborgvej. Til denne daglige drift var indkøbt 13 motorvogne (nr. 11-25), fig. 1, og 10 åbne bivogne (nr. 2-10 og nr. 30).

Motorvognenes elektriske udrustning var leveret af A.E.G. og Union, Berlin, mens karosserierne blev bygget af Vognfabriken Scandia, Randers. Oprindeligt havde motorvognene åbne perroner, fig. 1, men med udgangen af 1911 var alle vogne forsynet med perronskærme, fig. 2, ligesom man i tidsrummet 1916/19 ombyggede de i 1904 anskaffede åbne bivogne til lukkede. Fig. 3 og 4.

I forbindelse med landsudstillingen „Hvide By“ i 1909 erhvervedes fra Scandia 8 åbne bivogne (nr. 31-38), fig. 2, der oprindeligt var bestilt af Københavns Sporveje, men som blev overladt Århus på grund af udstillingen.

Tyverne bragte et stort byggeri i byens yderkvarterer og man blev klar over, at disse kvarterer for at være tidssvarende trafikmæssigt betjent krævede en meget omfattende udvidelse af sporvejsnettet og materiellet; derfor bestiltes 5 motorvogne (nr. 24-28) fra Norddeutscher Waggonfabrik, Bremen, til levering i 1921/22. Fig. 6. Vognene havde tværsæder i modsætning til de tidligere leverede, som havde „parasæder“. De nye havde 24 sidde- og 17 ståpladser, hvorimod de gamle kun havde henholdsvis 18 og 11 pladser.

I København var den private sporvejsdrift allerede i 1911 overtaget af kommunen, og man havde der vundet erfaringer, som også Århus kunne bygge på. Dertil kom, at den nye banegård, som endelig

LYCO-Nyheder

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

Af Nyheder kan nævnes:

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

Af andre Dele kan nævnes:

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

Bemærk at Pærerne i alle LYCO Dele er let udskiftelige!

Firma LYCO

Taga 358 ydun

stod foran sin opførelse, krævede store gadereguleringer, hvoraf den nye Bruunsbro og banegårdspladsens opfyldning var de mest iøjenspringende og ville kræve ny sporlægning. Blandt andet medførte dette, at Århus kommune overtog sporvejen fra 1. januar 1928.

Det var nu indlysende, at der måtte ofres meget for at få sporvejen i en nogenlunde tidssvarende stand. Spormateriellet trængte svært til udskiftning, ikke mindst fordi næsten hele linien indtil nu havde været enkeltsporet med vigespor ved stoppestederne for modgående vognes passage.

Udskiftning og nedlæggelse af dobbeltspor blev dog først fuldført i 1935, men så var der til gengæld også åbnet en ny sporvejslinie (linie 2) fra Banegårdsplads

til Kongsvang samt foretaget en forlængelse af linie 1 til Riis Skov. De nye strækninger krævede en forøgelse af vognparken, hvorfor man købte fire brugte bivogne (nr. 39-42) fra Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen. Fig. 5. I 1931 bestiltes 3 motorvogne (nr. 50-52) hos Scandia, fig. 7, disse havde 22 sidde- og 17 ståpladser de tyske bivogne 20 sidde- og 26 ståpladser. Både motor- og bivogne var tværsædede.

Da det var økonomisk umuligt at nedlægge spor til store udvidelser af sporvejsnettet, valgte man i 1932 at oprette 2 trambuslinier (linie 3 og 4), i 1936 endnu en linie (linie 5) og endelig i 1938 to trambuslinier (linie 6 og 7), som i førkrigsårene dækkede busbehovet fra periferien til centrum af Århus.

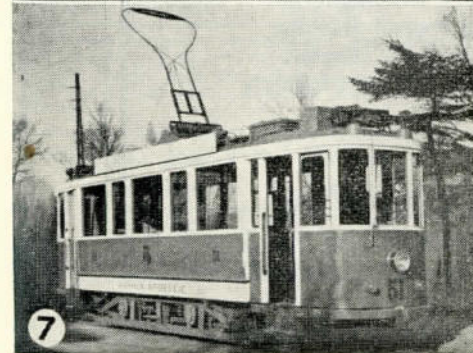
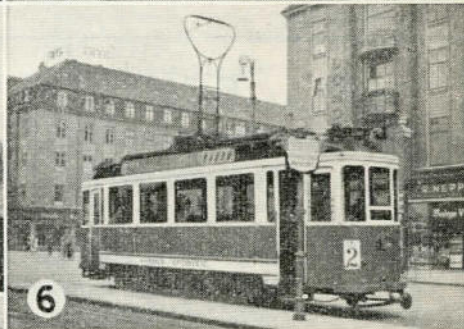
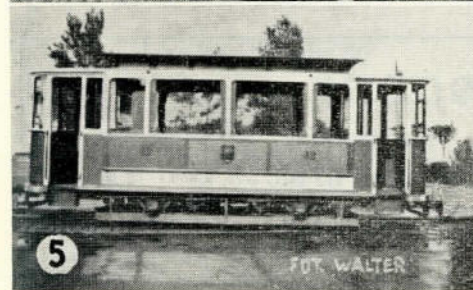
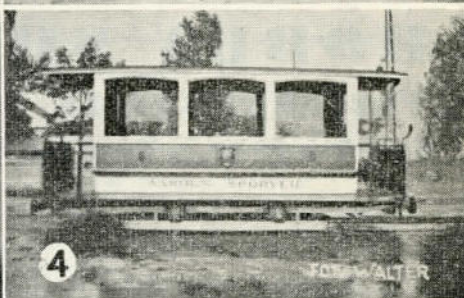
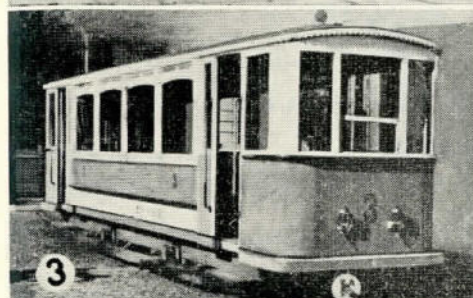
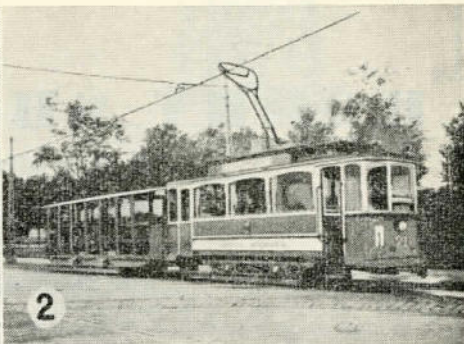
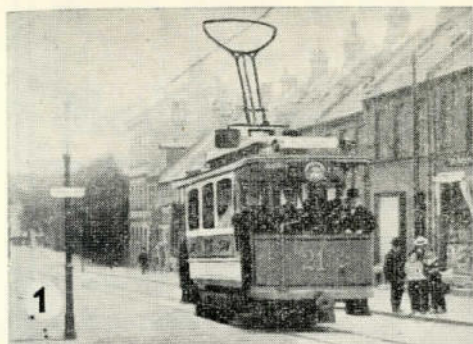


Fig. 1. Første motorvognstype.
 Fig. 2. Bivogne erhvervet 1909.
 Fig. 3—4. Disse første bivogne ombyggedes i 1916—19 til lukkede.
 Fig. 5. Brugte bivogne fra Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen.
 Fig. 6. Motorvogn leveret af Norddeutscher Waggonfabrik, Bremen.
 Fig. 7. Motorvognstype bestilt hos Scandia, Randers, i 1931.

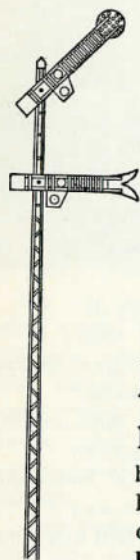
HOBBY SHOP

ønsker alle hobby-folk et godt nytår og
lover Dem at vi i det nye år vil bringe
Dem mange overraskelser samt fortsat
yde Dem den bedste service.

HOBBY SHOP

Vesterbrogade 175

Telf. Eva 7825 — Postkonto 71662



BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32

København K.

Postkonto 537 61

Telf. BYen 57 03

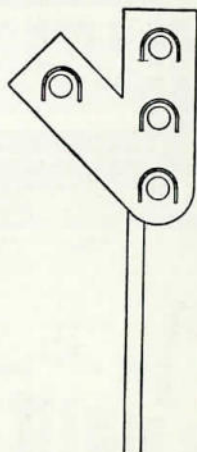
BP-Signaler

Modellsignaler for spor 0 i kvalitetsudførelse. — Lige velegnede for såvel Märklin som Fleischmann, BUCO, HAG, Bassett-Lowke m. fl. — Prisliste mod 20 øre i frim.

Märklin's nye store vejledningsbog

bringer noget for alle. Den beskriver de rigtige jernbaner og fortæller hvordan man kan opbygge sin modelbane efter det store forbillede.

Rigt illustreret — 170 sider — kr. 6,50 + porto 0,50.



OBS! Forretningen er lukket hver tirsdag.

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

1. årg. (1-2-3-4) 1952 ialt kr. 3,50
2. årg. (12 nr.) 1953 ialt kr. 12,00
3. årg. 1954

nr. 1-2-3-4 kr. 1,25 pr. stk.
fra nr. 5 kr. 1,50 pr. stk.

Sendes omgående pr. efterkrav

Modelbane-nyt
Kongevejen 128
Virum

Postkonto 350 56

RUBRIKANNONCER

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.). Annonsen må være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for at kunne komme med i næste nr.

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

12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til: B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Virum.

Har De noget De vil sælge?

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

Obs.!

I det nye år har vi fået postkonto og ved alle fremtidige indbetalinger bedes denne venligst benyttet. Nummeret er
350 56.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

—O—

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Arsabonnement 16 kr., udland 18 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—O—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,
samt:

KØBENHAVN:

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Hobby-Shop, Vesterbrogade 175, V.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Sportvejskiosken, Hans Knudsens Plads.
Thorngreen 1/8, Vimmelskiftet 46—48, K.

ALBORG:

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

ARHUS:

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

BRØNDERSLEV:

Centralkiosken, Algade 8.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

—O—

ITALIEN:

»HO-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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

—O—

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætningen af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud uden forbindelse (tlf. BY 5703, alle hverdage undt. tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen og koster 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

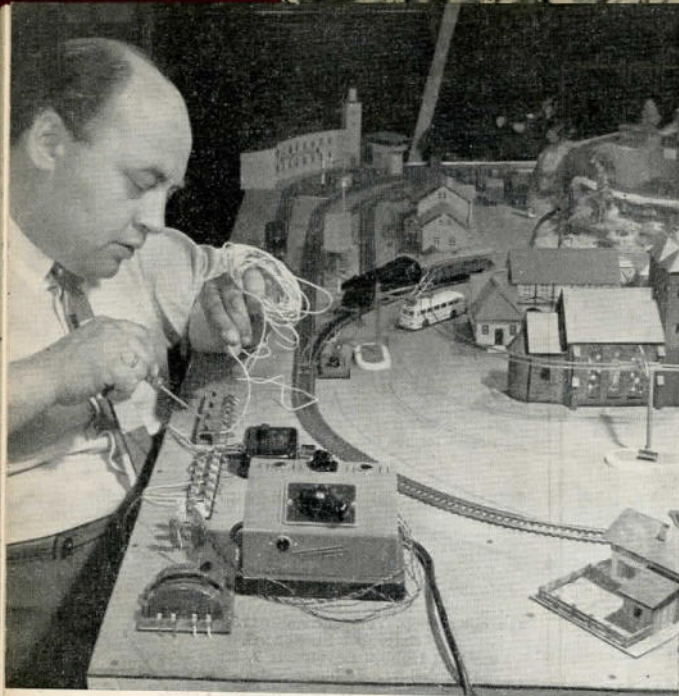
—O—

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

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

MEMBER AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER





— se bøgerne
hos Deres
boghandler
eller
modelbane-
forhandler

pr. bd. kr. 4.25

Svend Pedersen

MODELBANEN 1-4

1. På sporet

★

2. Strømmen sluttes

★

3. Rullende materiel

★

4. Landskab og bebyggelse

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

C. A. REITZELS FORLAG

Axel Sandal