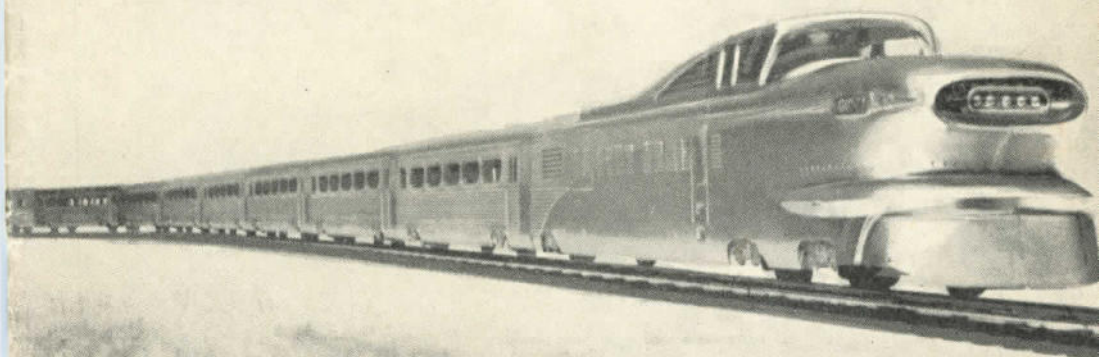




MODELBANE *Nyt*



7

5. ÄRGANG

JULI 1956

PRIS
175

Nu er Sommeren kommet!

Nu har De Tid til at få ordnet alle de små Detailler, som sætter Prikken over i'et. Og skal De rejse, ja så køb et Par nemme Samlesæt og lidt håndværktøj — der bliver jo altid en regnvejrsdag eller to, man skal have slået ihjel. Vi kan tilbyde Dem mange Ting bl. andet Plexiglas glasklart i Pladerester og Stænger saavel som Ror — rigtige Maalestoktegninger — baade, 12^o og 15^o, højre og venstre, Krydsninger 15^o—30^o, hele og halve »Englændere« — til Sporskifter, Ballaster udført i Kork (lyddæmpende og bøjelige) — Jævnstrømsmotorer i forskellige Strømstyrker og Maal — Egerhjul og Drivhjul samt Forløberhjul, isolerede (ikke paa Lager i alle Størrelser, men Bestillinger modtages). — Celluloselim og Kunstharpiks-lim, Lakker og Farver — Snekketræk bestaaende af Snekke med Snekketandhjul Omsætning 1:18, 1:16, 1:15, 1:13 — Miniature Akkumulatorer 2 Volt, der kan oplades igen, ideelle til Vogn- og Lokomotivbelysning samt til Sporskifter og Huse — Vacuum-bremseslanger til Vogne og Lokomotiver — løse Tag og Bunde til *FLEISCHMANN* Vogne — Kardanled for Overførsel af Motorkraft — Miniaturerelaiser (Motorer) til Sporskifter, nye Byggesæt fra EGC, Litra Pa og Pc, Byggesæt til Huse, 4 forskellige — *MICH's* nye Motor baade for Jævn- og Vekselstrøm — Kedelfronter til Tankvogne — *FLEISCHMANN's* Sporplaner og Sporanlæg, kort sagt alt til Modeljernbaner. Vi paatager os gerne Montering af fjedrende Puffer paa Deres Lokomotiver og Vogne, ligesom vi gerne isætter Pinol-Normhjulsæt (isolerede) i Deres Vogne. Vi har en Del *BUCO* Vogne paa Lager, elegante i Udseendet, prima i Udførelsen, *BODAN's* nye Perronlamper. Kom ind og se de nye Ting, kom ind og se de amerikanske Kataloger igennem vi lige har faaet hjem.

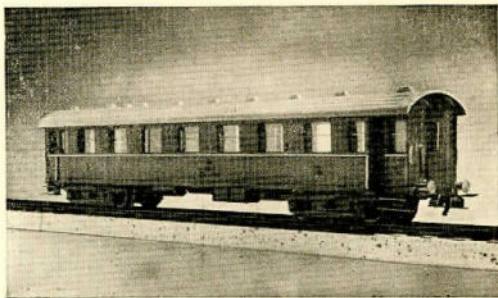
HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10 — KØBENHAVN K — BYEN 5714 X

Long

personvognen

kr. 19,80



Long's personvogn fremtræder i en fint detailleret 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.

LONG MODELBANE

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 8140 — Telf. Taga 8180

P. S. Bogierne er nu forsynet med pinol-lejrede hjulsæt i bedste udførelse.

Kontor: Skotterupgade 5 . N.
Fabrik: Teklavej 42 . NV.

Bygger De i spor 0 eller 1?

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

Liste mod 50 øre i frimærker.

✧ Luftledningsmateriel

i spor 0 og H0 —

· Liste mod 50 øre i frimærker

TO FOREIGN READERS!

Danish scale models in fine quality
Send for free information.

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



Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?

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

EUROPEAN RAILWAYS omfatter alle europæiske jernbaner med lige stor interesse, og De finder i dette lille fint udstyrede blad såvel artikler fra Skandinavien som fra f. eks. Frankrig og Italien.

Bladet udkommer med 6 numre om året (1. februar, 1. april, 1. juni o.s.v.) og koster pr. nr. kr. 1,75 (+ porto) — årsabonnement kr. 10.00.

Agentur for Danmark:

Modelbane-nyt, Kongevejen 128, Virum.

**MODELBAANE
FANS**



RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

er **BLADET** **NE** **TOP** for **DEM!**

Se i dag RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

- Amerika's førende modelbaneblad -
hos Deres forhandler!

Hvis De samler på

Modelbane-nyt —

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

— og De kan endnu få samtlige numre

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

MODELBAANE = nyt

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056

NYT! Samlebind til årgang 1955 - kr. 3,85 (+ porto kr. 0,20)

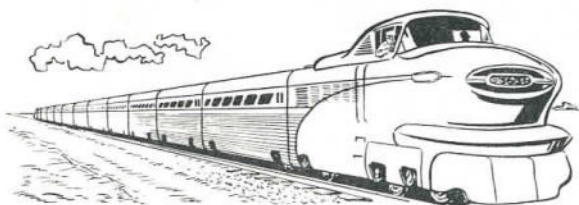
Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder
SKANDINAVISK MODELBA NEBLAD

5. årgang

Juli 1956

nr. 7



MED JERNBANE I JET-ALDEREN

Nøjagtig kl. 9.30 den 30. januar i år rullede det nye hurtiggående GM letvægtslyntog JET ROCKET ud af LaSalle Street station i Chicago. Målet for turen var Peoria ca. 270 km væk — og præcis 2 timer og 25 minutter senere gled toget elegant ind på stationen i denne by efter et kort ophold undervejs i Morris. Det var begyndelsen til en ny æra i jernbanens historie, og selskabet, som var først med denne nyhed var CHICAGO, ROCK ISLAND AND PACIFIC RR CO.

Det nye tog er en videreudvikling af det spanske TALGO-tog, og Lucas Oriol

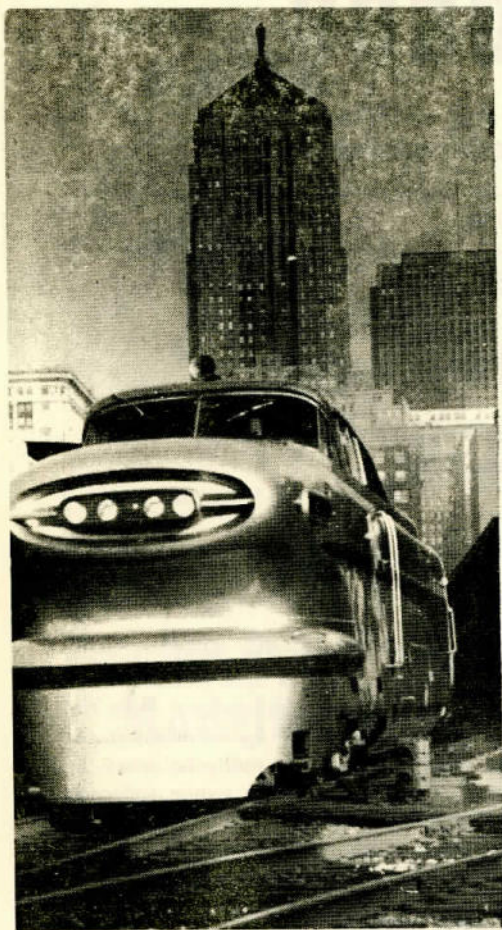
fra Spanien, hvis familie financerede det første talgotog var da også blandt de indbudte. — Denne nyskabelse skal tjene flere gode formål. Først og fremmest er det et økonomisk tog, idet vedligeholdelses- og driftsomkostninger skulle kunne reduceres med ikke mindre end 60 til 70 pct., og selve toget koster endda mindre end 2/3 af hvad et lignende togsæt ville løbe op i.

Men også hvad passagerernes komfort angår, indtager dette tog en særstilling. Som det ses af billedet, er indretningen af kupéerne den bedst mulige, og en mængde raffinementer skal sammen med den hurtige og behagelige kørsel sikkert hjælpe fint til med at trække nye rejsende til jern-

VORT FORSIDEBILLEDE

(Cover picture)

viser denne gang et af USA's nyeste strømlinetog JET ROCKET
(One of the latest US-streamlinetrains JET ROCKET)



banen — folk, som havde svigtet banerne til fordel for fly og biler. Som et eksempel på et af „raffinementerne“ skal nævnes, at et særligt fjernsynsapparat i salonvognen giver de rejsende samme udsyn som føreren af toget, idet et fjernsynskamera er monteret i førerkabinen. Dette smarte arrangement blev allerede på indvielsesturen en stor succes.

Til slut vil vi lige omtale, at vi også her i Europa — bortset fra det spanske talgo-tog — har lignende togenheder, bl. a. i Vesttyskland, hvor man for nogle år siden fik to togsæt af tilsvarende konstruktion, et dag-tog og et sovevognstog.

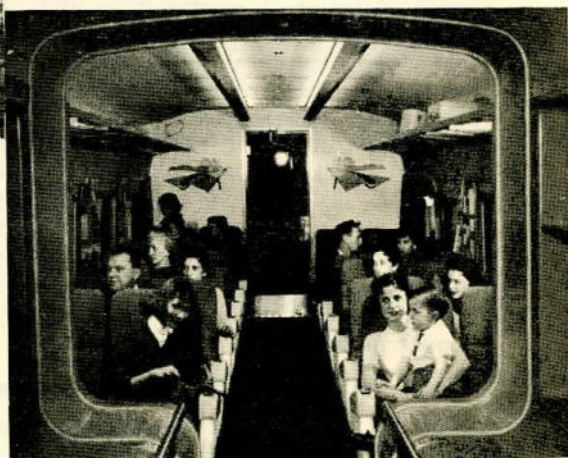


... OG SÅ VAR DER

Drengene, der skulle overgå hinanden:

— Min far er stationsforstander, han har stjerner ...

— Puh! — min far er togfører, han har måne!



Se de sidste nyheder i

MODEL & HOBBY

Løvstræde 2, BYen 3010
v. Købmagergades postkontor

III. katalog kr. 1,50

Nürnberg Messen 1956

(3.artikel)

Denne gang skal vi omtale de sidste ting fra den maits i år afholdte legetøjsmesse.

HAMO MODELSPORVOGNE var i de nye denne omgang hovedsagelig repræsenteret ved de allerede kendte artikler, dog havde firmaet i år udvidet sortimentet af skinner i plastikudførelse. Der kan nu fås både parallelspor, delskinner, sporskifter, krydsspor o.s.v. i denne udførelse. De forrige år bebudede dobbeltmaster er nu også fremkommet. Endelig har firmaet udvidet sin produktionskapacitet betyde-

ligt, hvilket i høj grad må hilses med tilfredshed.

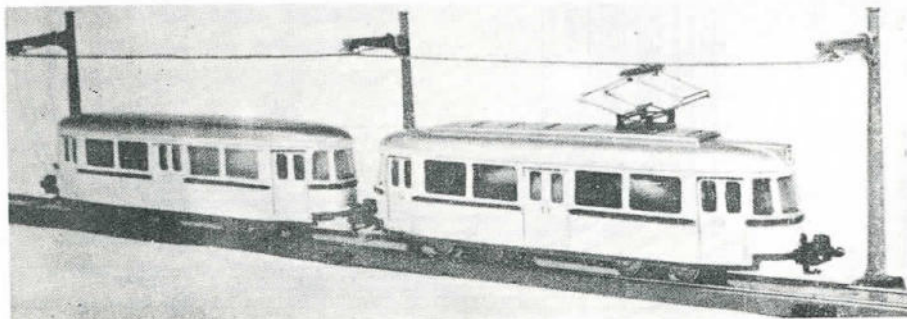
EHEIM (Trolleybusser og svævebaner)

Dette firma havde blandt sine nyheder i år den 3-akslede trolleybus og en lille postpåhængsvogn med baglygte. Radiotårnet er blevet en del forbedret og moderniseret idet det er blevet forsynet med blinklys og fjernsynsantenne. En morsom svævebane med transportbeholdere hører nu også med til EHEIM's udmærkede sortiment, og specielt denne nyhed hører til de ting, som giver en modelbane et præg udover det sædvanlige.

Endelig må vi med glæde og tilfredshed erfare, at EHEIM nu har udsendt en fortrinlig vejledningsbog vedrørende en korrekt behandling og opstilling af trolleybusanlæggene.

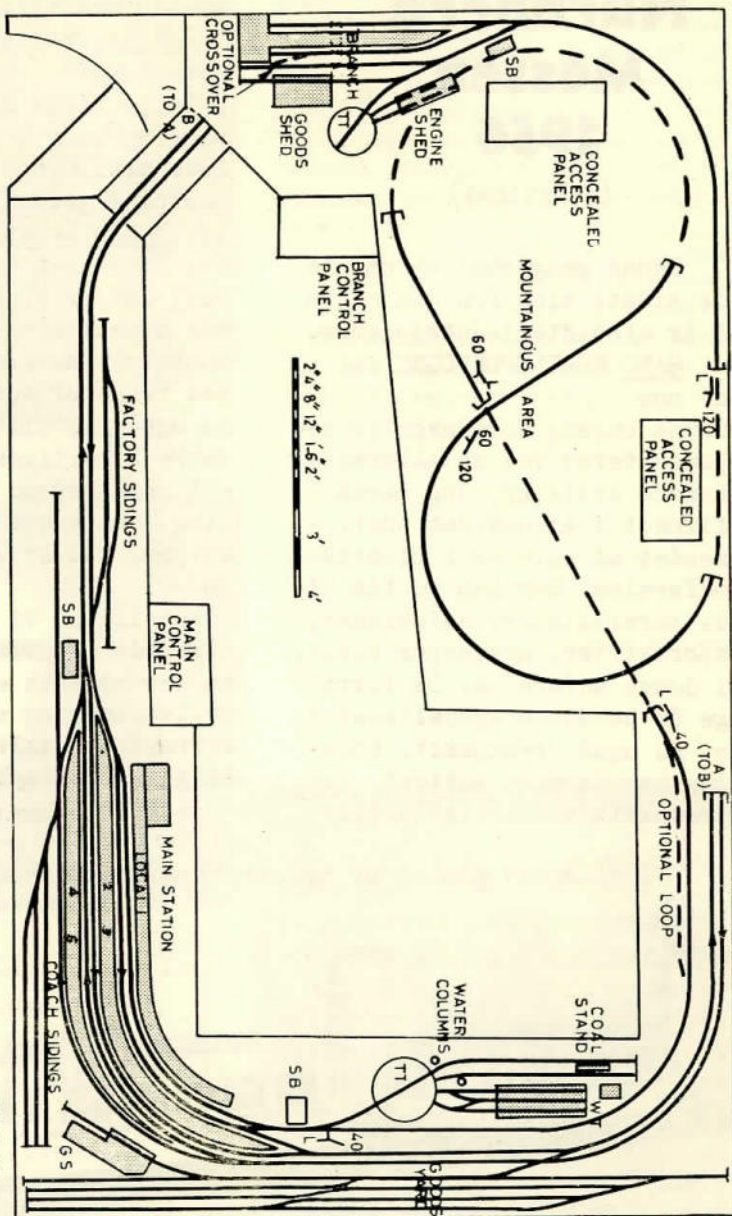
(fortsættes side 101)

HAMO sporvognstog af nyeste type - vender på 30 cm.

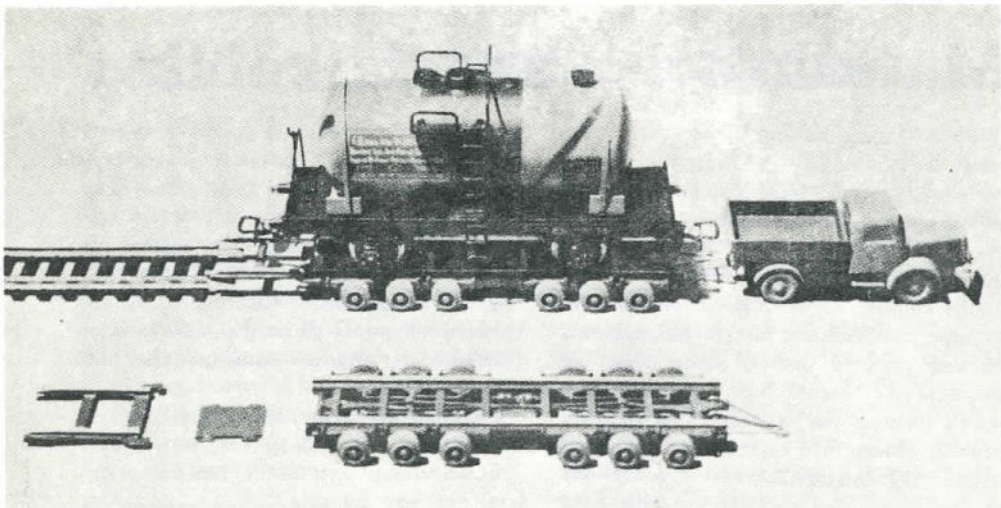


MÅNEDENS SPORPLAN

har vi denne gang hentet fra det engelske tidsskrift MODEL RAILWAY NEWS. Anlægget er et HO-anlæg på ca. 4 x 6,75 m beregnet til et loft, kælder eller andet større lokale. Minimumsradiene varierer fra 65 cm i vendesløjferne til 85 cm på hovedstrækningerne. Største stigning er 25 o/oo og der er gode køremuligheder for mange tog på banen.



H. E. Kemm



WIKING transportvogn for jernbanevogne.

N ü r n b e r g - M e s s e n

(fortsat fra side 99)

WIKING MODELLER (Berlin)

Vort billede ovenfor viser en af dette firma's sidste nyheder - en transportvogn til jernbanevogne, hvor virksomheder, der ikke selv har skinnetilslutning til banen, dog kan få leveret varerne direkte til døren i banevogn. Køretøjet er udstyret med en bevægelig opkørselsrampe. En forskydelig bremsesko på vognen sørger for at jernbanevognen ikke triller af inden kørselen. Den betjenes med hånden. Opkørselsrampe og bremsesko kan afmonteret transporteres i den traktorbil som hører med til køretøjet.

WIKING, som iøvrigt fremstiller et meget righoldigt sortiment af biler, har i år udvidet med en serie figurer i nøjagtig skal HO. Figurerne fremtræder i umalet tilstand, for at prisen kan holdes nede på et lavt niveau, og materialet er plastik. Figurerne kommer imidlertid først rigtig til deres ret ved at blive malet.

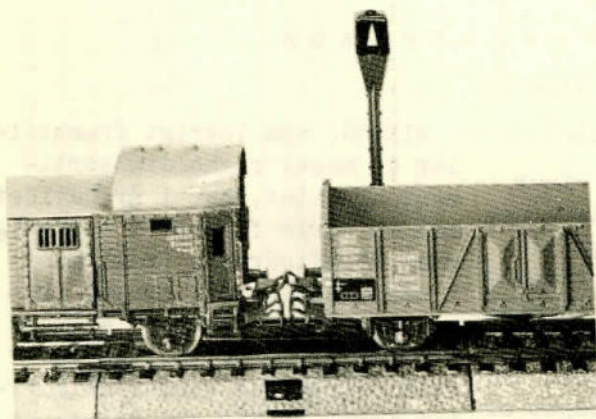
Ja, det var altså slut med reportagen fra Nürnberg-messen 1956. Vi kunne faktisk godt i de kommende numre bringe endnu mere derfra, men vi har ment i hovedtrækkene at have dækket det, og håber at DE er tilfreds.

Märklin's nye specialkobling

På Nürnberg-messen i foråret viste firmaet *Gebr. Märklin & Cie.* på deres nye serie modelvogne i HO en ny kobling. Denne adskiller sig fra de tidligere ved at være forsynet med en ekstra koblingsbøjle, som muliggør rangering med allerede fra hinanden koblede vogne. Når for eks. en togstamme passerer over en afkoblingsskinne, betjener man på normal måde denne og *jordafkobler* herved toget efter den plan man i forvejen har vedtaget. Når man nu skubber videre med togstammen (lokomotivet er bag stammen), kobler vognene *ikke* sammen igen, som det tidligere ville have

været tilfældet. Det er så muligt at skubbe stammen op over rangerbjerget („æselryggen“) og herfra støde de forskellige vogne - eller grupper af vogne - af i de forskellige spor på rangerristen. Når vognene nu ikke længer berører hinanden, falder koblingerne tilbage i normalstilling, og en automatisk tilkobling på normal vis kan atter foretages, når vognene køres ind mod hinanden.

Hvornår den nye kobling kan leveres, forlyder der endnu intet om, men „MODELbane-nyt“ vil holde læserne orienteret om, når det sker.

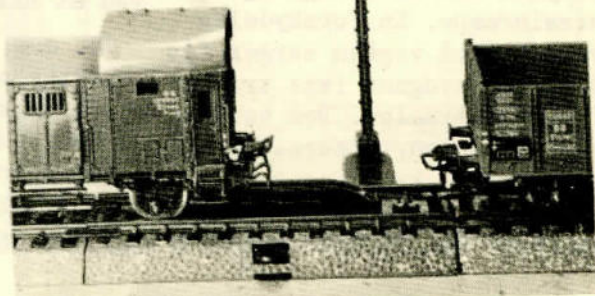


1. ste stadie:

Vognene kobles fra hinanden på frakoblingsskinnen.

2. det stadie:

Efter et "stød" fra lokomotivet løber den åbne vogn til højre videre uden at koble til igen.





nyt fra nær og fjærn



ET LOKOMOTIV PÅ SLÆDEMEDER er en af jernbanehistoriens mærkværdigheder. Det blev bygget for mange år siden i Skotland til brug på isen i Rusland mellem St. Petersborg (Leningrad) og fæstningen Kronstadt. Forenden af maskinen hvilede på dobbelte meder, som kunne dreje til højre og venstre. I bagenden var anbragt to drivhjul forsynet med skarpe pigge. Maskinen siges at have kørt over isen med en fart af 30 km i timen!

BORNHOLMSPILEN

løber atter i år på strækningerne Malmö—Ystad og Malmö—Simrishamn til lige stor

glæde for såvel danske som svenske feriegæster, der vil besøge klippeøen i Østersøen. „Bornholmspilen“ er allerede blevet et meget populært tog, og vi viser her vore læsere et billede af toget hentet fra det svenske jernbane- og turistblad Semester-Journalen.

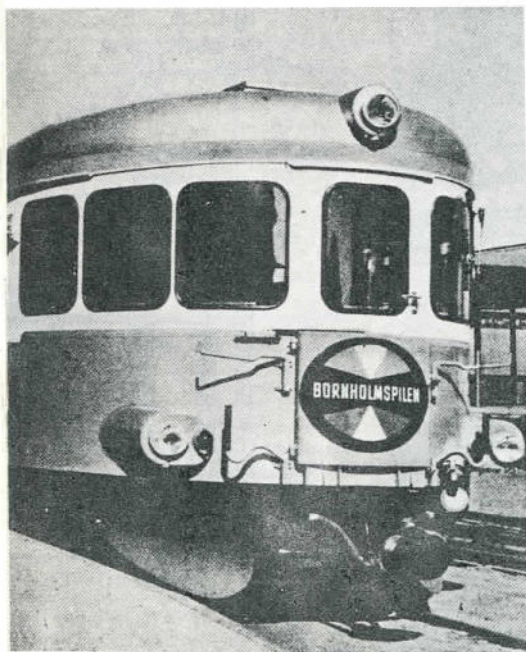
Saudi-Arabien, hvor for syv år siden meget få af landets indvånere havde set et tog, regner nu med at have det hurtigste tog i Asien. Den fuldstændig luftkonditionerede Damman-Rijadh Ekspres — trukket af en 1500 hk diesel — må bruge 7 timer til den ca. 600 km lange tur, inklusive 5 stop og en vending på stationen i Dhahran. Koreplanen kræver faktisk af den grund en gennemsnitlig kørehastighed på ca. 100 kilometer i timen.

Turister, som gerne vil kigge ned i en af verdens mest aktive vulkaner, kan snart „bestige“ ETNA ved hjælp af en svævebane. Arbejdet med en svævebane op til Europas højeste vulkan nærmer sig sin fuldendelse. Banen vil udgå fra det højeste punkt, som kan nås ad landevejen — mere end 2000 meter over havets overflade, og endestationen ligger kun godt 200 meter under kraterets top. Bjerget er mere end 3000 meter højt.

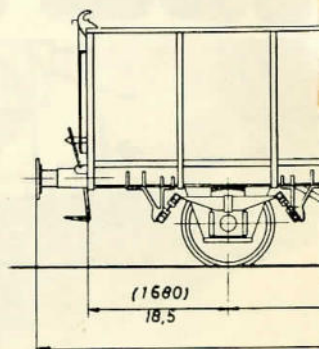
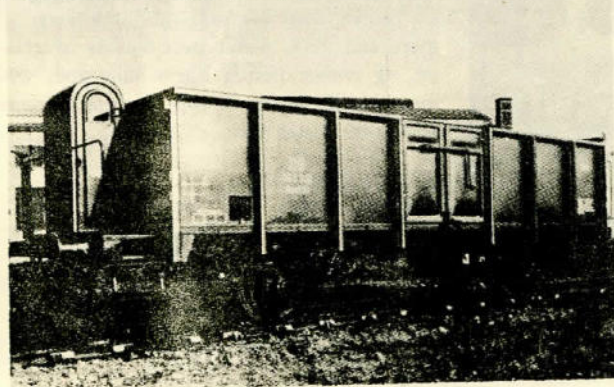
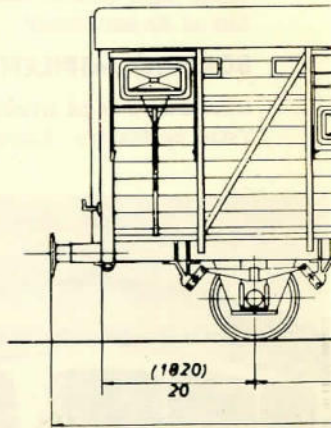
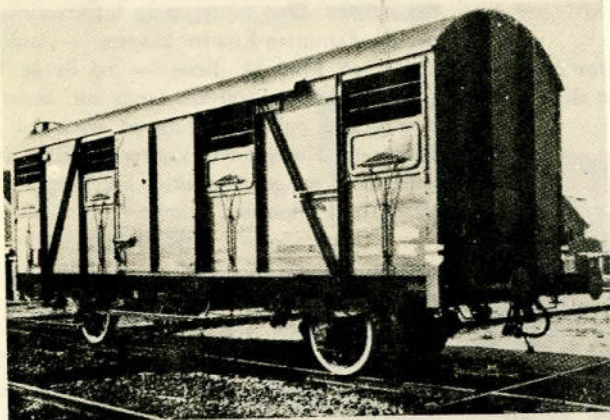
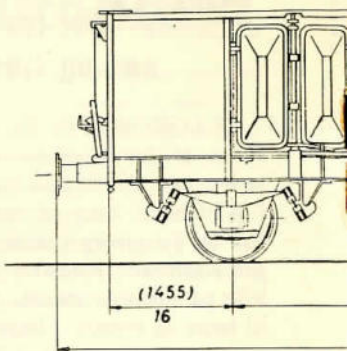
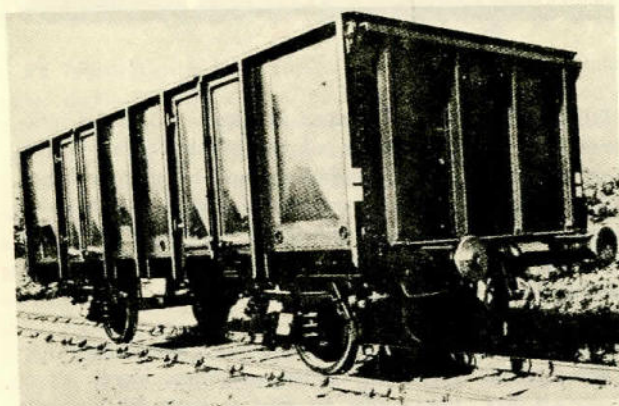
S J - 100 år

Som det måske allerede er en del bekendt fejrer SJ — Sveriges Järnväger deres 100 års jubilæum i år. (DSB havde sit i 1947). Jubilæet markeres på mange må-

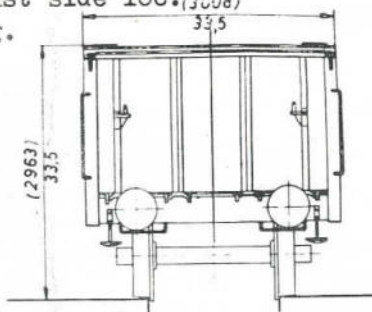
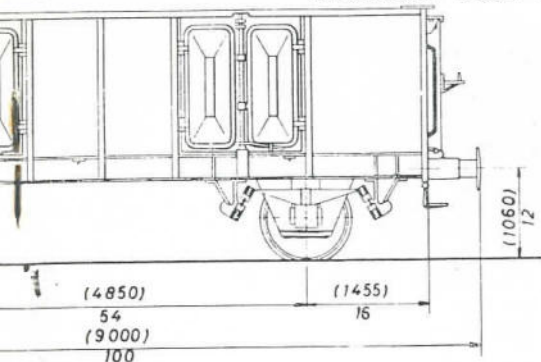
(fortsættes side 106)



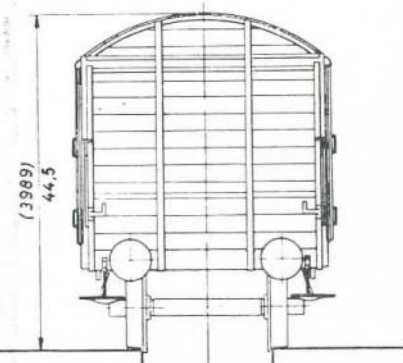
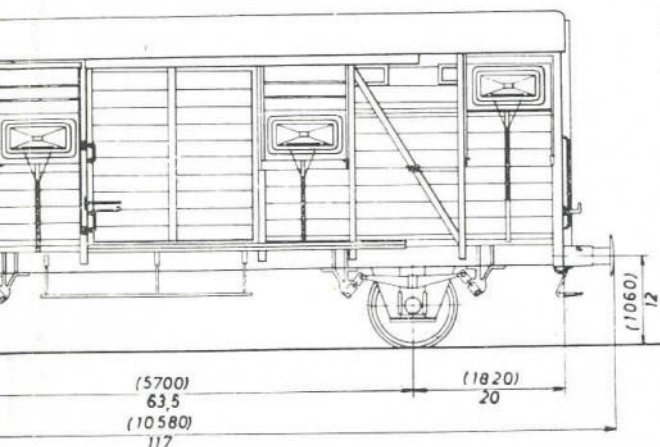
EUROPÆISKE STANDARD



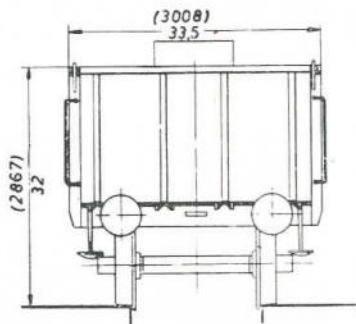
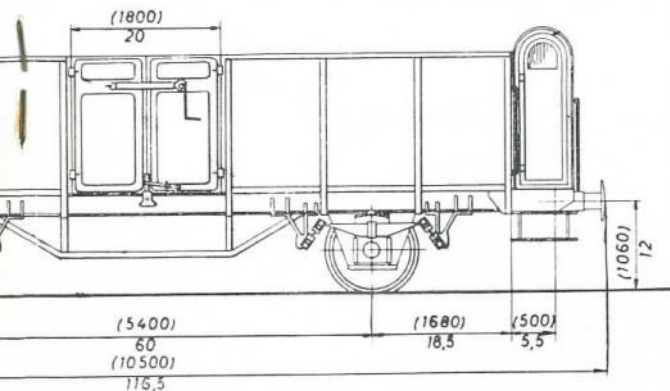
D G O D S V O G N E (skala HO = 1:87) Tekst side 106. (3008)
 Klichéer: MIBA-Verlag.



åben UIC standardvogn

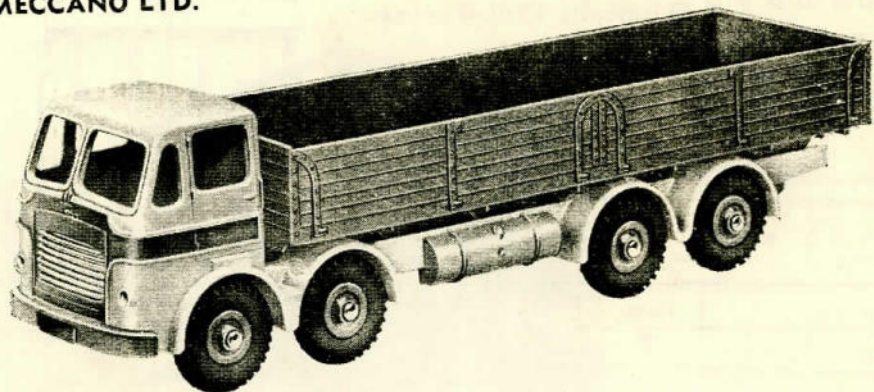


lukket UIC standardvogn



åben UIC standardvogn

MECCANO LTD.



Meccano's serie af større modelbiler i „Dinky“-serien — kaldet SUPER TOYS er fornylig blevet udvidet med endnu nogle modeller, hvoraf vi her viser Dem en „Octopus“ otte-hjulet lastvogn i den svære klasse. Modellen, som er bedst egnet til spor O baner (uden dog derfor at skulle køre på skinner) er gennemført nøjagtig til mindste detalje, og både støbegods og lakering er i bedste udførelse. Sluttelig er prisen overkommelig, og vi spår, at også danske modelbyggere vil være interesseret i at skaffe sig et eksemplar.

Foruden lastvognen, er der kommet en model af Ford „Zephyr“ 1955, en Cadillac Eldorado Tourer og endelig en todelt truck til transport af tanks.

NYT fra NÆR og FJERN
(fortsat fra side 103)

der bl. a. ved et meget tiltalende billig-rejse arrangement, hvor man kan rejse næsten hele Sverige rundt for kun 100 svenske kroner. DSB oplyser gerne nærmere om disse rejser, som også danskere med fordel kan benytte sig af. Spørg blot nærmeste jernbanestation om de regler, som gælder

herfor. — Selve jubilæet, som først falder sidst på året, vil på et senere tidspunkt blive omtalt i MODELBAANE-nyt.

.....

I vi bygger

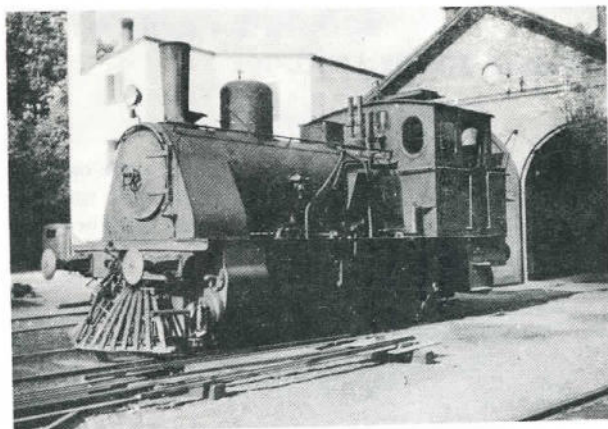
DSB's

litra Au & Av

Denne måneds midtertegning beskæftiger sig DSB's moderne

Scenery's

birk- og løvtræer
til HO koster kun
kr. 1,25 pr. stk.



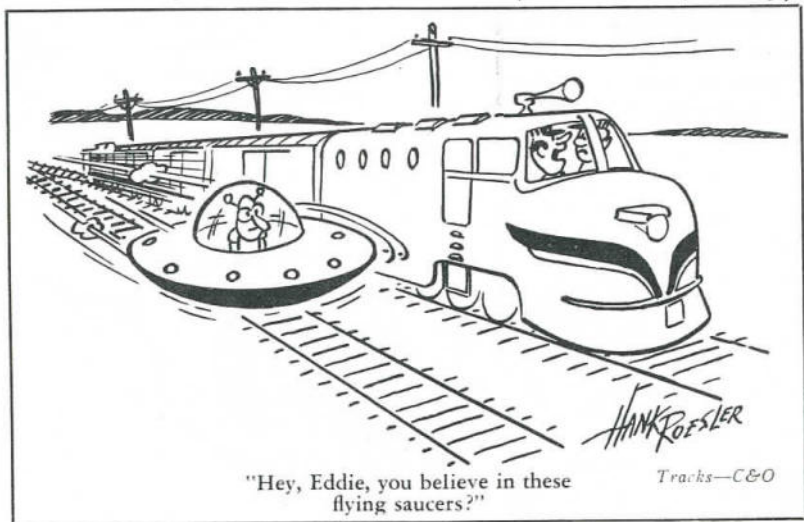
ENDNU ET BILLEDE

personvogne. Vi har tidligere haft byggebeskrivelser til lignende vogntyper og vil ikke i denne omgang gå nærmere ind på detaljer. Imidlertid vil vi i augustnummeret bringe et foto.

.....
 EUROPÆISKE STANDARDGODSVOGNE -
 giver vi Dem tegninger og bil-

fra den i forrige nummer beskrevne AARHUS—HAMMEL bane. Billedet viser AHTJ nr. 5 i Aarhus (september 1955). (Foto: O. W. Laursen).

.....
 leder af i spor H0. Disse vogne ses snart rulle overalt i Europa, og derfor skulle de heller ikke savnes på en dansk modelbane. (Siderne 104 & 105)



"Hey, Eddie, you believe in these flying saucers?"

Tracks—C&O

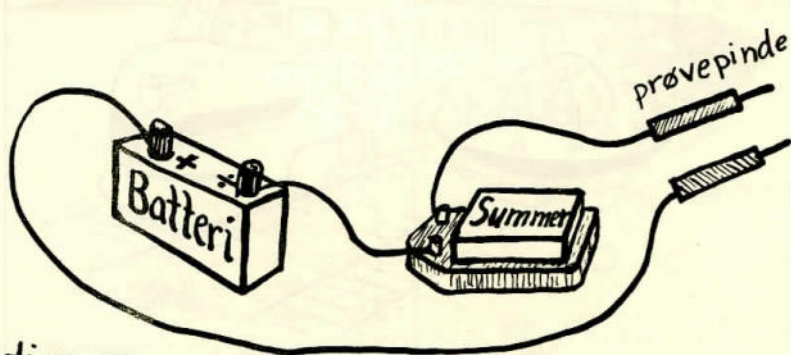
LILLE APPARAT TIL FEJLFINDING

Næsten alle har sikkert været ude for at skulle lokalisere en fejl i det elektriske ledningsnet på anlægget, og hvad enten det drejer sig om et lille eller et stort anlæg, kan det mange gange være vanskeligt uden særlige hjælpemidler. Man kan imidlertid nemt selv konstruere et sådant fejlfindingsapparat. Man køber en „brummer“, eller man kan bruge et gammelt ringeapparat, hvor det yderste af knebelen og kløkken er fjernet. Brummeren forbindes i serie med et batteri som vist på tegningen, og det hele monteres i en lille trækasse med to ledninger ud af. Ledningssenderne forsynes med krokodillenæb, og apparatet er klar til brug. Det kan anbefales at lodde ledningerne fast på batteriet for at opnå bedst mulig kontakt, og da et batteri, der anvendes til et sådant prøveapparat, kan holde meget længe, i nogle tilfælde over eet år, er det nok ulejligheden værd. Naturligvis kunne man lige så godt have anvendt en lommelampepære i stedet for brummeren, men det er at foretrække at bruge brummer, da man så slipper for

at skulle holde øje med en lampe og i stedet kan koncentrere sig om det, man undersøger, medens man lytter efter brummen.

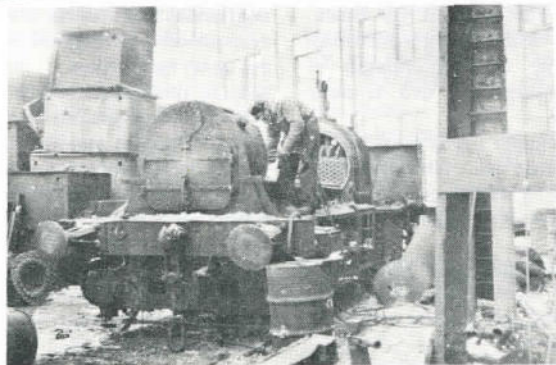
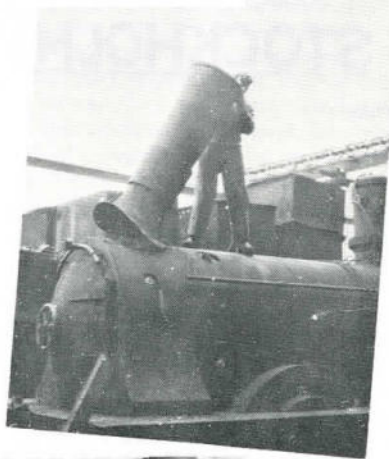
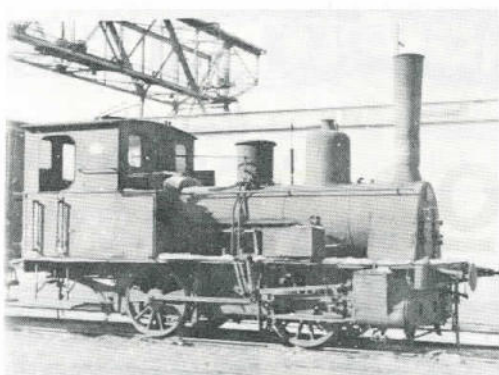
Fremgangsmåden ved brugen af apparatet kræver næppe nærmere forklaringer, blot må man sørge for, at de steder man berører med krokodillenæbbene er rene og fri for lak o. lign. Men man kan også bruge den lille tingest til at finde en bestemt ledning i et kabel.

Hvis det er et blykabel kan man forbinde det ene krokodillenæb til blykappen og det andet til en af ledningskornerne i kablet. Man renser derefter alle ledningssenderne i den anden ende af kablet og prøver derefter en for en at berøre blykappen med en ledning. Når brummeren lyder har man fundet den rigtige, men for en sikkerheds skyld, prøver man alle ledningerne på denne måde. Hvis nemlig mere end een giver signal, er der kortslutning i kablet, og er man ikke opmærksom på dette, inden kablet forbindes, kan man siden få mange vanskeligheder af den grund.

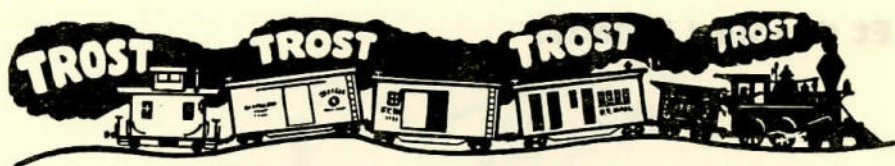


diagram

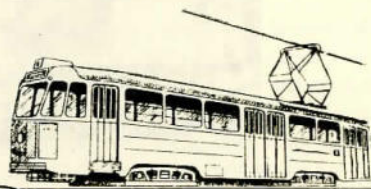
Et drama i billeder



- ELLER
EN HS'ERS
ENDELIGT !



Amerikansk jernbane fra pionértiden
(- eller modelbane på gulvtæppet!)



STOCKHOLM PÅRVÄGAR

(2. artikel)

ing. L. Welander

Spårvägen under 1930-talet.

Under den därefter följande 10-årsperioden 1926—35 vidtogs smärre ändringar och förläggningar speciellt av förortsbanorna. Den viktigaste händelsen under perioden torde ha varit införandet av busstrafik, genom att SS år 1925 förvärvade det 2 år tidigare startade Stockholms Centrala Omnibus AB med dess fyra linjer.

Under tiden 11 maj—30 september 1930 fanns en tillfällig spårvägslinje nr. 22 från Norrmalmstorg ut till området för Stockholmsutställningen vid Djurgårdsbrunnsviken. En ny linje, nr. 19, Slussen — Skanstull — Örby öppnades den 1. oktober 1930.

Den största ändringen i spårvägstrafiken under denna tid torde ha varit införandet av linjerna 8 och 19 via den nye Södertunneln Skanstull — Slussen den 1. oktober 1933.

Öppnandet av den nybyggda Västerbron den 21. november 1935 innebar ändringar för spårvägsnätet. Sälunda bildades en ny större ringlinje, nr. 4 med sträckningen Valhallavägen — S:t Eriksbron — Väster-

bron — Ringvägen — Slussen — Norrmalmstorg — Sibyllegatan — Valhallavägen, medan linje 1 drogs från Slussen upp på Södermalm till sin nuvarande ändpunkt. Linje erhöll även samtidigt sin ändstation vid Sofia.

Spårvägens senare utveckling.

Under följande 10 åren, 1936—45 visade spårvägstrafiken tendenser att stagnera och linjeutvidgningar företogs endast i begränsad omfattning framförallt då i förorterna. Ett förslag till totalt nedläggande av spårvägstrafiken i innerstaden och ersättande med busstrafik antogs och började sättas i verket genom att linje 11 och norra delen av linje 2 ersattes med trådbussar.

Emellertid kom andra världskriget emellan och spårvägen upplevde en hittills oanad renässans, da busstrafiken måste nedskäras till 80 pct.

Stockholms tillväxt börjande bli lavinartad och krafttag måste tagas för att kunna bemästra den trafik som de allt längre bort från innerstaden liggande bostadsområdena kom att kräva. En första åtgärd

var att färdigställa Ängbybanan, linje 11, år 1944.

Tunnelbanepoken.

Emellertid krävde den tilltagande trängseln på infartslederna till innerstaden, att förortsbanorna förlades på egen banvall även inne i staden. Det var med anledning härav, som Stockholm 1945 igångsatte arbetena med en tunnelbana. Avsikten var att binda samman Ängbybanan genom innerstaden med den redan befintliga tunneln under Södermalm, och få en genomgående bana söder—väster.

Efter omfattande ombyggnadsarbeten av Södertunneln och nybyggander i Enskede kunde de båda linjerna 18 (f. d. 8) och 19 öppnas för tunnelbanedrift resp. den 1. oktober 1950 och 9. sept. 1951 fram till Slussen.

Den till Vällingby förlängda och till tunnelbanedrift ombyggda Ängbybanan omlades den 26. oktober 1952 till denna nya driftsform mellan Vällingby och Kungsgatan, sedan den ca. 4 km långa tunneln färdigställdes. Avsikten är att den återstående delen Kungsgatan — Slussen kunna tagas i bruk mot slutet av 1957.

I samband med införandet av tunnelbanedrift på linje 11 avkortades linje 12 till sträckan Nockby — Alvik, där passage-rarna får byta till tunnelbana.

Vid årsskiftet 1952—53 delades ringlinjen i två delar, linje 4 Valhallavägen — S:t Eriksplan — Västerbron — Ringvägen och linje 8 Södersjukhuset — Ringvägen — Slussen — Norrmalmstorg — Västra Gärdet.

Spårvägens framtid i Stockholm ligger ännu i stöpslev. Först skall den genomgående tunnelbanan söder—väster öppnas och de anslutande banorna förlängas till Hässelby Strand, Forsta och Rågsved samt Bagarmosbanan byggas ut. Sedan skall man omedelbart påbörja ett andra tunnelbanesystem som skall sammanbinda syd—västra förorterna i Brännkyrka med centrum och kanske via tunnel under Östermalm sättas i förbindelse med Östra Station och Lidingö.

Allt detta kommer att påverka tynätet, och därför arbetar en särskild kommitté med planer hur utnätet skall se ut, sedan all förortstrafik lagts om till tunnelbanedrift. Man överväger på nytt frågan om spårvagn eller buss eller om bådadera skall förekomma. Ännu är emellertid ingent bestämt och det andra tunnelbanesystemet kan knappast bli öppnat förrän efter mitten av 1960-talet.

Vagnparken.

Vagnarnas utveckling allt ifrån den första hästspårvagnen till dagens tunnelbanevagn måste sägas vara enorm.

De första täckta hästspårvagnarna dragna av en häst rymde 12 personer sittande på långbänkar och 10 stående (bild 1). Sedermera anskaffades större vagnar dragna av 2 hästar. För enbart sommartrafik anskaffades öppna vagnar både för en och två hästar. Vid sekelskiftet omfattade de två spårvägsbolagens vagnparker sammanlagt 175 vagnar jämte 10 st. ångspårvagnar. Dessa (bild 2), som var byggad hos Atlas Verkstäder i Stockholm, hade en boggie under den del av vagnen som innehöll maskineriet, medan passageraravdelningen uppbar av et hjulpar. Vagnen rymde 45 passagerare.

Vid den elektriska driftens införande anskaffade de båda bolagen vagnar av i huvudsak samma typ (bild 3 och 4). Släpvagnar anskaffades även, samtidigt som en stor mängd såväl öppna (bild 5) som täckta hästspårvagnar ombyggdes till släpvagnar. I synnerhet vid SSB byggdes många vagnar på egen verkstad, men i övrigt var det ASEA som klart dominerade som leverantör.

Under årens lopp infördes många förbättringar. Från att från början ha haft helt öppna plattformar inbyggdes dessa först med fönster och sedermera även med dörrar.

Vid sammanslagningen av de båda bolagen 1917 omfattade vagnparken sammanlagt 227 motor- och 288 släpvagnar.

År 1921 anskaffades de första boggiemotorvagnarna till ett antal av 50 st. och

samtidigt inköptes 20 st. boggiesläpvnagar av ny typ med ingång på mitten (bild 8 och 9). Båda typerna var i första hand avsedda för förtortstrafiken.

Under åren 1923—27 intogs över 250 vagnar på verkstad och ombyggdes med större plattformar m. m. så att de blev av ungefär samma typ (bild 6 och 7), varjämte 190 släpvnagar nybyggdes eller inköptes (bild 10).

För den 1930 öppnade Örbybanan anskaffades 12 motor- och 18 släpvnagar av speciell typ med bl. a. tryckluftsbroms.

För att kunna bättre utnyttja de befinliga 80 boggiemotorvagnarna i förtortstrafik, beställdes åren 1936—44 inalles 110 boggiesläpvnagar med mitteringång (bild 11).

Under andra världskriget gällde det att utnyttja all tillgänglig rullande materiel. Därför ombyggdes 37 motor- och 41 släpvnagar av äldre tvåaxlig typ till enriktningstvagnar och med fast konduktör (bild 12).

Till den sam vanliga förtortsspårväg 1944 öppnade Ängbybanan anskaffades 34 motor- och 16 släpvnagar avsedda för multippelkörning i tåg om två motor- och en släpvagn (bild 13).

I samband med den upprustning som spårvägen undergick under och omedelbart efter andra världskriget anskaffades 1946—48 90 st. nya boggiemotorvagnar för innerstadstrafik rymmande 108 pass. De levererades i två serier, först 70 st. i vanligt utförande (bild 14) och senare 20 st. i lättmetallutförande (bild 15). Vintern 1951—52 kompletterades denna moderna vagnpark med ytterligare 11 motorvagnar. Sedan en vagn sålts till Malmö finns således jämt 100 moderna innerstadsspårvagnar.

För att nedbringa personalbehovet anskaffades 1950—53 släpvnagar till ett antal av 70 st. De är av samma typ som de nys nämnde innerstadsmotorvagnarna.

Spårvägen önskade pröva driften med pedalanövrerade vagnar och beställde

därför på prov två motorvagnar med svensk kaross och amerikansk elutrustning och boggiar. De två vagnarna kunde köras i multippeldrift, och vara en- eller tvåmansbetjänade. Vagnarna (bild 16) prövades under ca. 1 års tid, men har sedermera tagits ur trafik då de icke till fullo motsvarade förväntningarna beträffande den elektriska utrustningen.

Det torde dröja ca. 10 år innan de kvarvarande förtortsspårvägarna bli ombyggda till tunnelbanedrift och då de år 1921 inköpta boggiemotorvagnarna nu är utslitna, har under år 1955 levererats 30 st. nya förtortsmotorvagnar för i första hand linjerna till Brännkyrka (bild 17).

För tunnelbanan har efter långa förberedelser en mycket bra vagn typ kommit till (bild 18 och 19). Den har beställts i 450 exemplar och sedan den första levererades i juni 1950 har hittills kommit ca. 280 st. Slutleverans skall ej ske förrän strak före den andra tunnelbanans färdigställande.

Spårvagnarna i Stockholm är målade i en klar ljusblå färg, bussar och trådbussar i lackrött och tunnelbanevagnarna i grönt. Blir det manne helikoptrarna som blir gulfärgade?
(fortsätts).

De förste 8 i artiklen nävnte bilder finner i förrige nummer.

Fig. 9. Boggiesläpavn för förtortstrafik typ B 17.

Fig. 10. Släpavn typ B 20 bygd 1929.

Fig. 11. Boggiesläpavn för förtortstrafik typ B 11 bygd 1937.

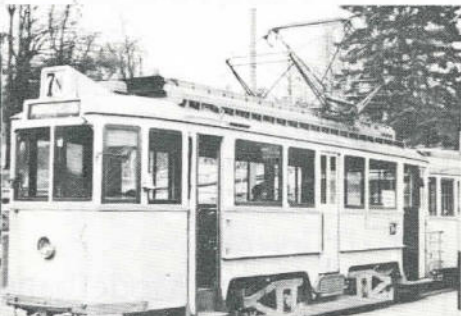
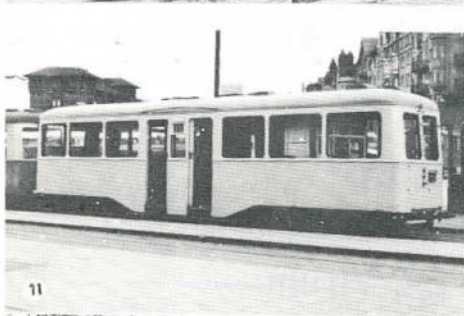
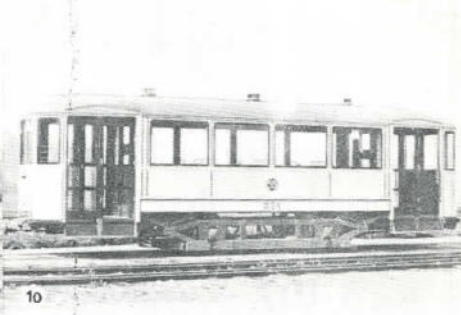
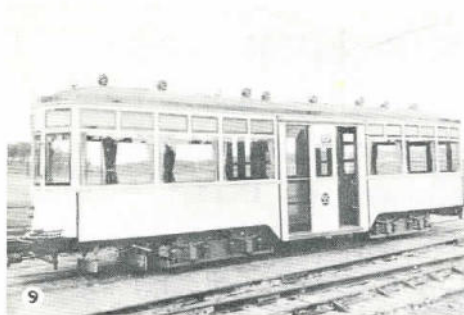
Fig. 12. Motorvagn typ A 5 ombygd 1947 för fast konduktör.

Fig. 13. Motorvagn typ A 24 för den år 1924 öppnade Ängbybanan.

Fig. 14. Motorvagn typ A 25 med släpavn typ B 25 för innerstadstrafik.

Fig. 15. Motorvagn typ A 26 för innerstadstrafik (lätmetallutförande).

Fig. 16. Motorvagn typ A 28 av PCC-typ. Billederne 17—19 kommer i näste nummer.



HO Rivarossi

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

Pris pr. nr. kr. 1.90 — årsabonnement kr. 12.00
Ældre numre (1954/ 1. — 2. — 3. — 4. — 5.)
pr. stk. kr. 1.75

Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

Werner Swart & Sohn Plauen (Vogtland)

Af vor fabrikation i spor HO:

Gittermast buelamper
i forskellige udførelser og størrelser

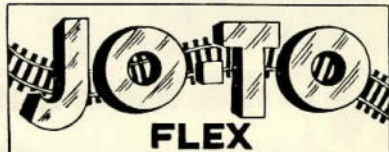
Telefonboxe

Elektroperronvogne
i plastik

Glødelamper
Samt diverse løsdele



AGENTUR FOR DANMARK:
Skandinavisk Hobbyindustri og Import
Guldsmedegade 40, Aarhus

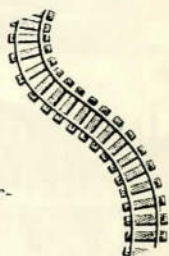


Mønsterbeskyttet.

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

Kr. 4,85

Svellemåtte til spor-
skifter **kr. 1,50**



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

Kr. 1,35 pr. mtr.

Fås i alle førende forretninger.
Fab. & en gros: **John Svend Petersen,**
Grønnevej 270, Virum.

KLUBMEDDELELSER.**Dansk Model Jernbane Klub**

Anlæg i spor O.

Klublokale: Nørrebro Station.

Formand: Poul E. Clausen, næstformand: James Steffensen, kasserer: Th. Kronholt, sekretær: E. Albrechtsen (adr.: Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. LY. 5462).

Modeljernbaneklubben »HO«

Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.

Tlf. 30 06 31 & RYvang 59 42 y.**Odense Model Jernbane Klub**

Anlæg i spor O.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebilgarager, Kildemosevej. Byggeaften hver tirsdag kl. 19³⁰. Enkelte nye medlemmer kan optages.

RUBRIKANNONCER

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.

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 enkelte numre i 1. årgang af *Miniaturbahnen*, så giver vi Dem en høj pris herfor.

Red. af MB-nyt.

Har De noget De vil sælge?

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

Scenery-landskabsassortiment

sætter prikken over i'et på
enhver modelbane!

En gros:

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

MEMBER OF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

**Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder**

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.
EKSPEDITION: Modelbane-nyt,
Kongevejen 128, Virum.

Medarbejdere:

Ole Brandstrup Jensen og Verner Larsen.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
Bladet udkommer med 12 numre om året.
Årsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.
Benyt postkonto 350 56 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:
KØBENHAVN:

Bauch, Boulevarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Køleideren, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
E.H. Centralen, Frederiksborggade 18, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

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

ESBJERG:

Vestjydsk Hobby Teknik, Strandbygade 14.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Fa. Simon Madsen (legetøjs afd.).

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

ENGLAND:

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

FINLAND:

U-B Hagelin, Auroragatan 11 B 24, Helsingfors.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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

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 20 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: senest den 10. i måneden.

Fleischmann's

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

De nye blade

Der er nyt nr. af

- EUROPEAN RAILWAYS (maj/juni 1956)
med bl. a. fine billeder fra mange europæiske lande.
Kr. 1,75 (+ porto 0,20)
- LOCO-REVUE (juni 1956)
med bl. a. et transportlabell anlæg i spor 0.
Kr. 2,50 (+ porto 0,20)
- MODEL ENGINEER (28. juni 1956)
med bl. a. en stor serie om eensporede jernbaner.
Kr. 1,40 (+ porto 0,20)
- RAILWAY MODELLER (juli 1956)
med bl. a. flere artikler om havebaner.
Kr. 2,25 (+ porto 0,20)
- MECCANO MAGAZINE (juli 1956)
med bl. a. flere artikler om fly, jernbaner og skibe.
Kr. 1,00 (+ porto 0,20)
- Ældre numre af Meccano Magazine (1955) 6 stk. kr. 5,00 (portofrit).
-

OBS!

Fra vor nedlagte detailudsalg: Lille rest af Fleischmann HO krydsspor nr. 1611 — kun **kr. 10,00** (normal pris kr. 15,25).

Ved forudbetaling
husk porto!

BENT PALSDORF

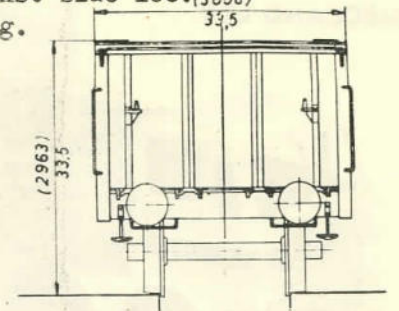
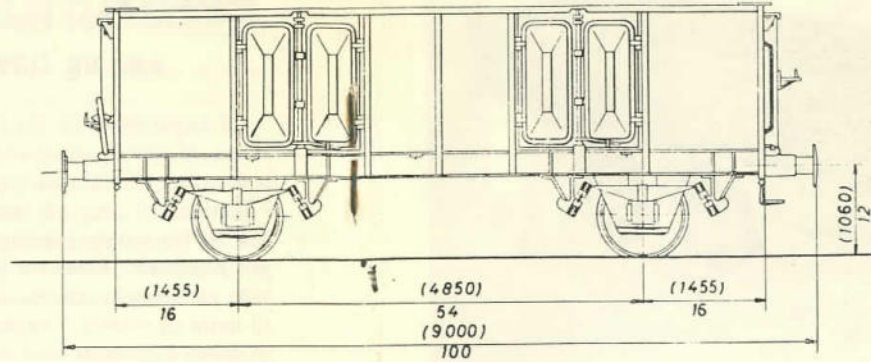
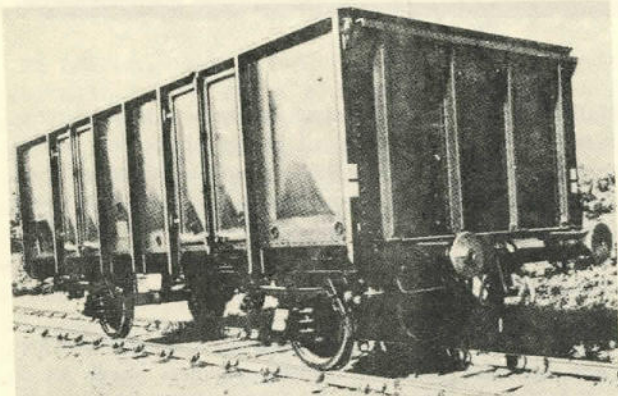
Speciale i hobbylitteratur

Holmens Kanal 32
BYen 5703

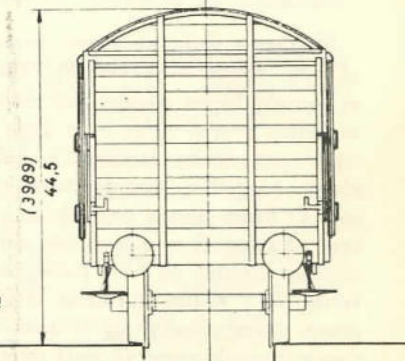
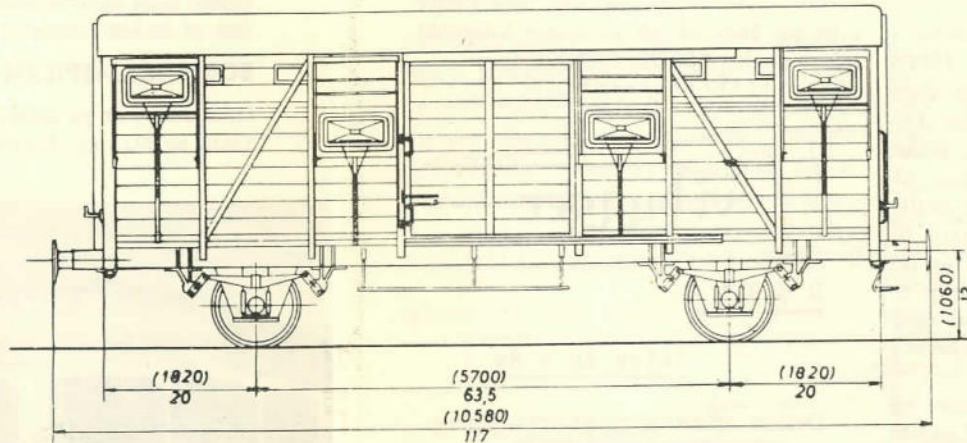
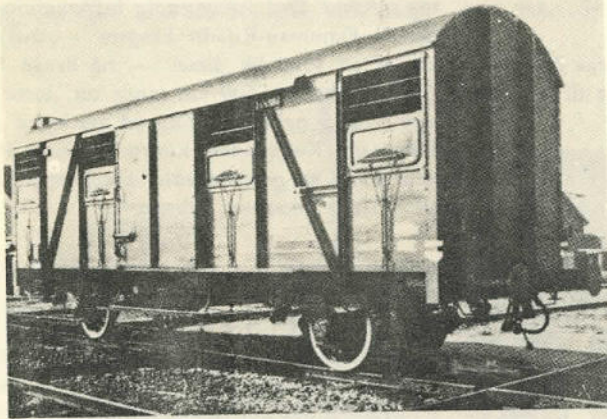
Åben: Kl. 10—17
fredag 10—20

København K.
Postkonto 53761

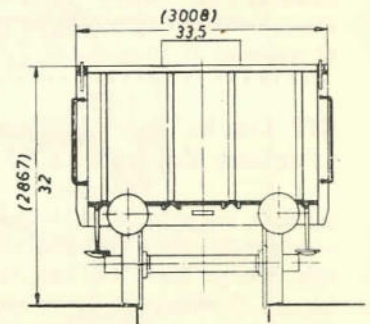
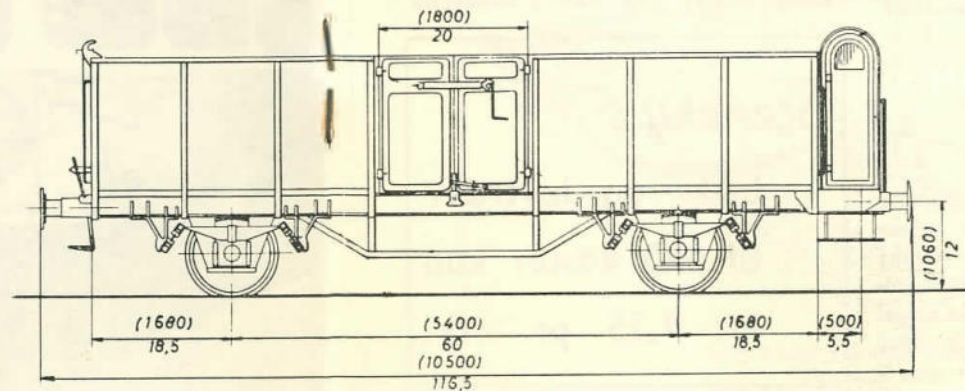
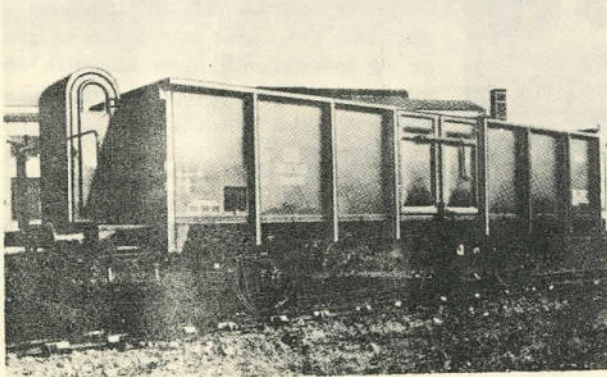
EUROPÆISKE STANDARDGODSVOGNE (skala H0 = 1:87) Tekst side 106. (3608)
Klichéer: MIBA-Verlag.



åben UIC standardvogn



lukket UIC standardvogn



åben UIC standardvogn