

Deres Bedstefader købte

**MÄRKLIN**

i

**BÖRNENES BAZAR**

De vil i Dag finde større Udvalg og bedre  
Vejledning i alt

**MÄRKLIN**

i

**BÖRNENES BAZAR**

Alle Reparationer udføres fint og omhygge-  
ligt og alle Løsdele til

**MÄRKLIN**

faar De i

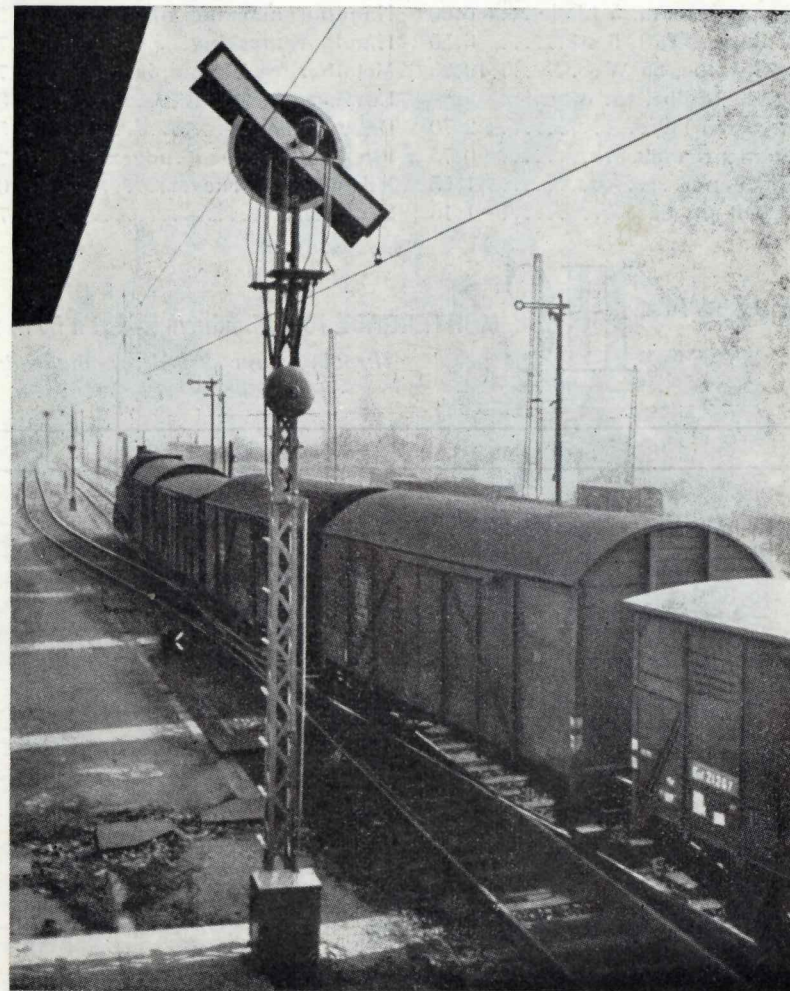
**BÖRNENES BAZAR**

**KÖBMAGERGADE 11**

C. 8082

# Modelbane *-nyt*

*Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder*



Godstog på rangerbjerget

PRIS  
**125**

2. ÄRGANG

NOVEMBER 1953

**11**

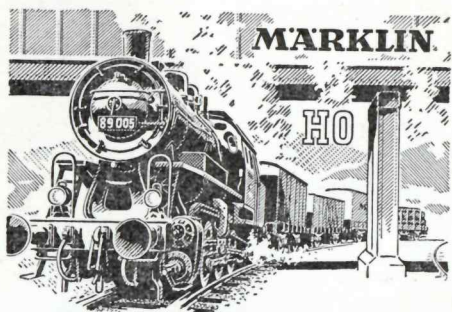
# HOBBY CENTRALEN

## ALT I MODELJERNBANER

Byg selv — vi har det rigtige værktøj!

Stanley kniven m. 5 blade ...	6.00	Håndboremaskine m. stander	16.50
Nøglefile m. skaft, 6 stk.....	6.50	Håndboremaskine.....	8.75
El loddekolbe, 65 W.....	19.25	Metalbor fra 1 5 mm, ialt 9 stk.	2.75
Loddesæt (kolbe, tin og salmiaksten).....	2.70	Løvsave .....	1.85
Loddetin pr. meter .....	0.75	Dekupørsav.....	5.50
Salmiaksten.....	1.05	Fin slibemaskine m. udveksling	16.25
Loddefedt pr. dåse.....	1.15	Mikrometerskrue.....	15.00
		Skydelære .....	5.75

Hen og se hos **HC** MØNTERGADE 10. København K. Byen 5714 x  
(Provinsordrer ekspederes omgående)



Drejer det sig om modeljernbaner - saa besøg

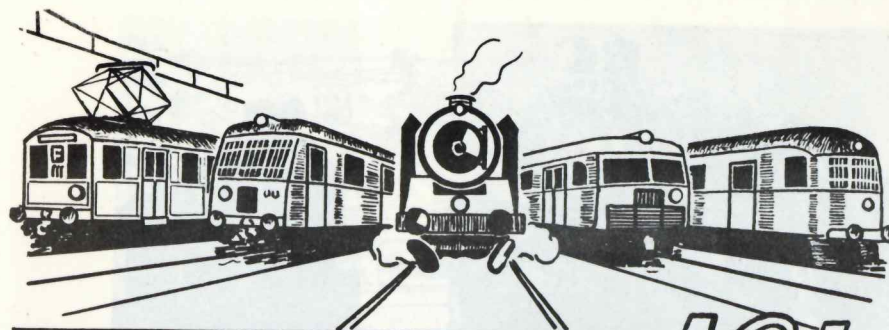
## MÄRKLIN

Specialisten

## BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K. - Postkonto 53761 - Telefon Byen 5703

Obs.! Forretningen er åben 10—17, fredag kl. 10—18.



# MODELBANE *Nyt*

NYT fra Nær og Fjern -

VI HYGGER OS



Plakaten til udstillingen „Vi hygger os“. Det er en kludeklipsplakat af Joan Jordan.

„Vi hygger os“ -

i Forum fra 23. Oktober til 1. November var også af interesse for modelbyggere, idet flere "stands" viste ting til modeljernbaner. Der var to kørende anlæg, hvoraf det ene var af et ret anseeligt omfang, (dog ikke så stort, som annonceringen over højttaleren ville give det udseende af) med fantasifulde bjergpartier og broer over dybe kløfter, som togene passerede med en svimlende fart og med forbavsende få afsporinger. Det var et virkeligt driftsikkert anlæg med LÖNG sporskifter og skinner og mo-

torvogne - og signaler (D.M.T.). Desværre blinkede disse sidste med grønt lys til stadighed hvad der

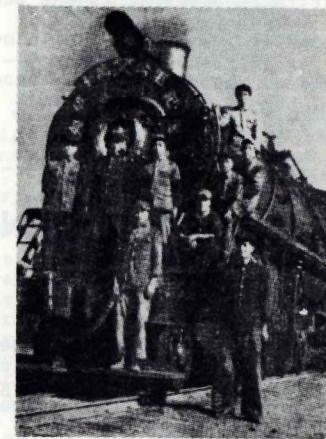


Fig.1

virkede lidt misvisende for mere jernbanekyndige, men forhåbentlig bliver det rettet til en eventuelt kommende udstilling. - Märklin, Faller, MIBA og MODELBANE-nyt var også med på udstillingen, som iøvrigt trak mange mennesker til, der ville se, hvordan andre og de selv kan "hygge sig" i deres fritid.

BF.

K I N A B Y G G E R O P -

efter krigens ødelæggelser. - MAO's

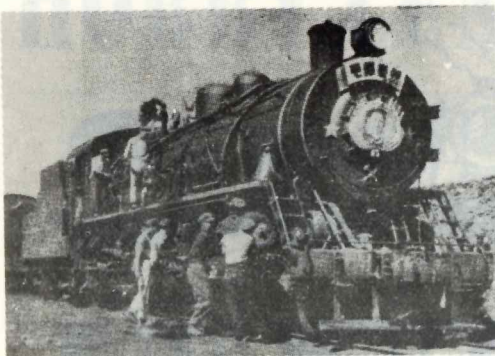


Fig.2

kommunistiske Kina har specielt set nødvendigheden af i hurtigst muligt tempo at genopbygge transportvæsenet og herunder ikke mindst jernbanerne.

Elleve nye jernbanelinier er blevet bygget og sidste års gods- og passagertrafik oversteg 1950's med 33.2 %. Lokomotiver er blandt de nye produkter fra Kina's maskinindustri, og vedføjede billeder viser nogle af disse ret svære lokomotiver. Det på fig.2 er iøvrigt opkaldt efter Mao selv.

Bp.

## MODEL-JERNBANE i SKUFFER

I "ITALMODEL treni" finder vi nedenstående curiøse forslag til løsning af det for så mange modelbyggere aktuelle problem: - Hvor skal jeg anbringe min bane?

Her er løsningen - put det ned i skuffen.

Næ, vil De sikkert sige, så kan jeg da ikke køre med det.

Jo, De skal blot anbringe banen

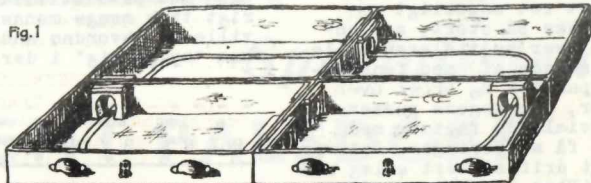


Fig.1

så snedigt, at skufferne kan stilles sammen som vist i figur 1. Gennem tunnelåbninger føres sporene fra den ene skuffe til den anden.

Man kan efter behag anvende en opstilling med 2, 3 eller 4 skuffer, som blandt andet fig.2 viser eksempler på.

I fig.2 ses også, hvordan man kan kamouflere "samlingerne" af skufferne, - altså siderne. De kan for eks. danne en del af et bjergparti, de kan være en vej, som løber over banen, eller en gangbro over sporene på en station. Der er mange muligheder for at skjule disse ret nødvendige stykker træ, men man kan jo udmærket hist og her, foruden tunnelmundingerne, foretage udskæringer, for ikke at få de rette linier til at dominere alt for meget.

Skufferne størrelse må jo dels afhænge af pladsforholdene og dels af, hvor stor en bane, man vil bygge, men for eks. vil 4 skuffer på 90 cm x 45 cm kunne give et pænt lille anlæg på 1,80 m x 0,90 m og har man mulighed for at lave skufferne dybere, vil det selvfølgelig ikke være nogen skade til. Med hensyn til højden (eller dybden) af skufferne, er det lidt sværere at give bestemte mål, men her spiller jo "landskabets" højde selvfølgelig



Fig.3

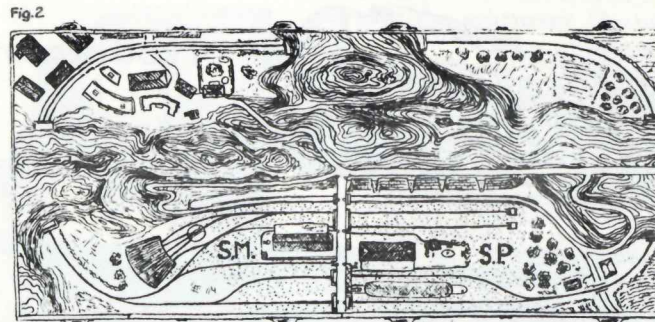
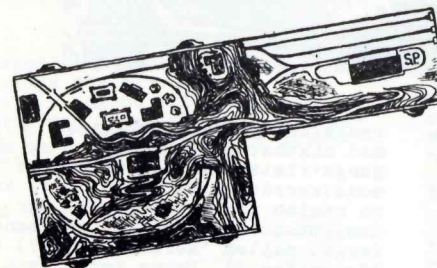


Fig.2



ind, og tillige må man tænke på at en skuffe med for eks. meget lave sider ikke får den samme stabilitet som een med høje sider og tykkelsen af det anvendte træ er derfor også en vigtig ting at tage vare på.

Imidlertid er idéen efter vor mening ganske morsom, og redaktionen vil være meget glad for at høre fra den første modelbygger, som har lavet modeljernbane i "skuffer".

Bp.

*Hvad med strømmen?*

220V  $\Delta$   $\approx$   $\Omega$  Amp.

Det vil ikke blive alt for videnskabeligt, da artiklerne helst skal kunne forstås af så mange som mulig. - Vi begynder straks med et spørgsmål:

### HVAD ER BYSTRØMMEN?

Det er den strøm, som el-værket leverer Dem gennem den elektriske måler, der som regel er anbragt i entreen eller eventuelt på trappegangen. Ved måleren sidder sikringerne, som ved kortslutning eller overbelastning skal udskiftes. (Dog sørg altid for at finde årsagen til at sikringen gik, før De sætter en ny i - ring eventuelt til Deres elektriker, hvis De ikke kan finde fejlen selv).

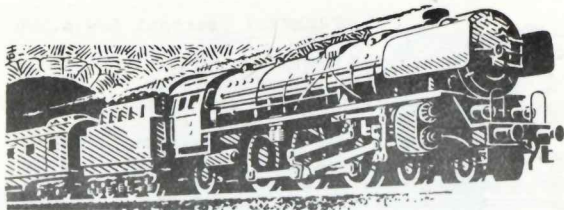
Hvad har dette med modelbane at gøre? Jo, vent! Vi skal nemlig vide, om bystrømmen er jævn- eller vekselstrøm, og hvad spænding den har. Det står på el-måleren. Det mest almindelige er 220 V vekselstrøm, sjældnere 110 Volt eller 127, eller 110 respektive 220 volt jævnstrøm.

Hvis De har VEKSELSTRØM, skal De bruge en såkaldt transformator (eller transformator), som omdanner strømmen fra den høje spænding (110,127 eller 220 volt) til den lave spæn-

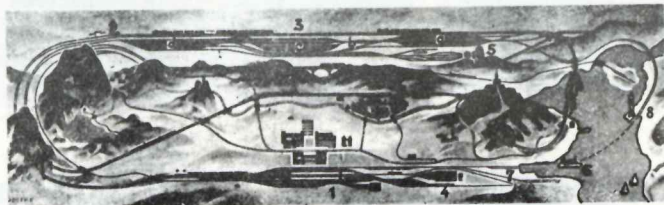
(fortsættes side 167)

Ja, det er et spørgsmål, der bliver stillet af både begyndere og lidt mere erfarne, - og det stilles ofte.

Vi vil derfor her bringe en eller rettere nogle artikler om emnet.



## Modelbane i spor 0. (DVA i München 1953)

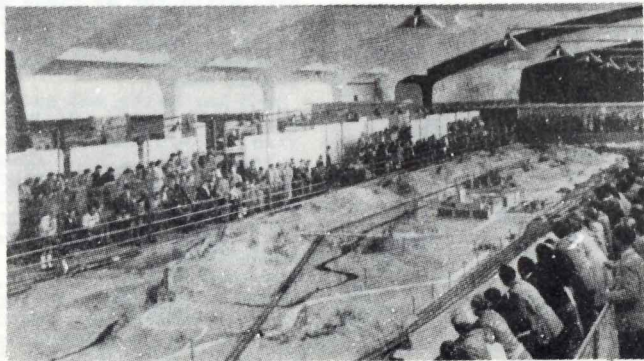


I septembernummeret nævnte vi som en af seværdighederne på trafikudstillingen i München, det store modelbaneanlæg i spor 0, bygget af modelklubben i München.

Vi nævnte i korthed anlæggets data og lovede at bringe et par billeder og en videre omtale.

Det sker her, trods det, at vi gerne havde villet bringe en bedre skitse af selve baneanlægget. Det lykkedes desværre ikke, men vi håber alligevel, at læserne kan få et lille begreb om anlægget også ved at sammenligne med billedet nederst på side 166.

Anlægget, som måler 10 x 60 m og har en sporenlængde på 1300 m, har en hovedbanegaard - Warnfeld Hbf. (1), en station "Moosburg" (2) med

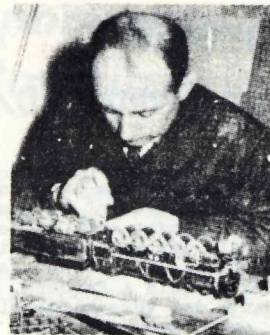


Vue over anlægget med station warnfeld i forgrunden tilhøjre

rangerbanegården "Rollhagen" (3) med ankomst-, stræknings-, og afgangs"riste" for godstrafikken (demonstreredes i funktion). (4) er en remise for ellokos, (5) for damplokomotiver, og (6) jernbanefærgen mellem "Merkurhafen" (7) og "Nordhafen" (8). Denne færg, som kunne tage 10 godsvogne, fik man også at se i drift.

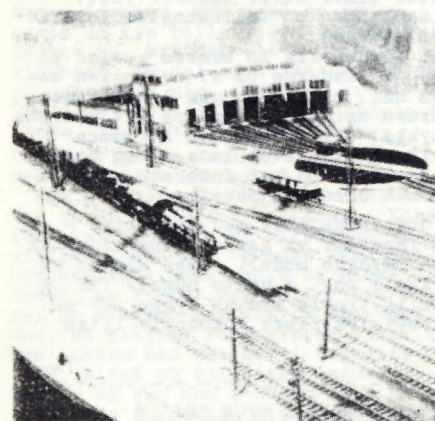
En station af gennemgangstypen var placeret i anlæggets midte ved en lille by, og at større fabriksanlæg ved Warndorf (1) var også at finde.

Hele driften reguleredes fra 3 DB kommandoposter af "sporplantypen", hvor betjeningsnøgler og håndtag er anbragt direkte på deres plads på sporplanen, og som allerede nævnt (i nr. 9/53) med gik der til



Modelbygger ved montage af et damplokomotiv.

anlægget 170 sporskifter og lige så mange signaler, og ca. 2500 relaiser. Alene til ophængning af køretråden måtte man tage 700 master (Fa. Sommerfeldt) i anvendelse.



Damploko-remisen (5) - (MIBA-nr. 11/53)

Et anlæg af det omfang er selvfølgelig ikke legetøj, men et virkelighedstro middel tål at anskueliggøre, hvorledes DEUTSCHE BUNDESBAHN i dag med sine mest moderne anlæg løser de mangeartede transportopgaver.

BP.

(Billeder: "Eisenbahn", Wien og MIBA-Verlag, Nürnberg)

HVAD MED STRØMMEN? (fortsat fra s. 165)

ding på højst 24 volt, som er tilsluttet til transformere, der bruges til legetøj --- og herunder hører altså også transformere til modeljernbaner. Vore forældres tog var faktisk livsfarlige, da man her gennem en modstand tog strømmen direkte fra stikkontakten - det er altså ulævet idag.

En ordentlig transformer koster fra ca. 50 kr. og opefter, men køb kun de anerkendte mærker, da en dårlig eller uheldig transformator kan ødelægge meget af fornøjelsen ved en modelbane.

Hvis De derimod har JÆVNSTRØM, stiller sagen sig straks vanskeligere, idet De så må vælge mellem følgende muligheder:

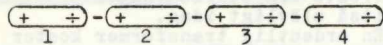
1) En roterende omformer, d.v.s. en motor bygget sammen med en dynamo, der leverer den lave spænding til toget, eventuelt med indbygget fartregulator, eller med en løs regulator modstand. En sådan omformer er imidlertid både dyr og tilføjelsesværdig at skaffe, og husk: det er meget vigtigt, at den giver den rigtige strøm og spænding til toget, da det eller enten ikke kører eller brænder sammen. (Hvad der er det rigtige til DERES tog, skal vi senere nævne, men en spænding på indtil 24 volt og indtil 3 amperes strømstyrke (50-75 V.A.) vil man sjældent være gået helt galt i by- en med.

2) De kan også købe en såkaldt vibrator, som laver jævnstrømmen om til vekselstrøm, men så skal De tilføjelsesværdig have en transformer, der kan ændre den høje spænding til den spænding, ved hvilken togene kører. Selvom det måske er lidt besværligt at have to "omformere", så er det sikkert den billigste løsning på problemet.

3) De kan endelig også anvende en kasseret bilakkumulator (den må selvfølgelig ikke være helt ødelagt i pladerne), men den skal være til 12 volt. Fordelen er bl. a. at De får jævnstrøm ud, hvilket er praktisk af flere grunde, og vil De anvende perfektomsifting kan De blot købe et tørrelement på 15 volt (et såkaldt gitterspændingsbatteri), som kobles i række med akkumulatoren (+ til +) ved omsiftingen af kørselsretningen. Der er imidlertid også ulemper ved en akkumulator, bl. a. ved at den skal oplades ca. 1 gang om måneden, hvad

enten den benyttes eller ej, ligesom der med mellem rum skal påfyldes destilleret vand.

4) En sidste strømkilde, som også anvendes er TØRELEMENTER, hvor især typen POLAIR 4,5 volt fra Hellenes kan anbefales, idet man kobler batterierne i række - 3 eller 4 stk. som i nedenstående opstilling:



hvorved man så kan få spændingerne 4,5 - 9 - 13,5 - 18 volt tål at køre togene på.

Dog må det absolut FRARÅDES, at man vælger denne løsning til andet end en rent midlertidig strømkilde, da det i det lange løb er alt for dyrt at køre på batterier.

Det var bystrøm, transformere, omformere og meget andet - nu skal vi til at se på selve banen.

Her vil det sikkert være praktisk, at vi lige nævner de mest almindeligt forekommende fabrikater, og hvad strøm og spænding disse anvender. - Det vil sige for spor TT, HO og O.

Fabrikat: sporvidde: spænding: 2 el.  
: : : 3 skin-  
: : : nedrift

Märklin	O	12-20V+U	3
TRIX	HO	7-16V:U	3
TRIX	HO (16mm)	12V Jæ	3*
	og tillige	7-14V Ve	3*
Fleischmann	HO	7-14V Jæ	2
	O	7-14V Jæ	2
Rokal	TT(12mm)	12V :U	2
DUBLO (Meccano)	HO	12V Jæ	3
Lionel	O	8-16V U	3
Rivarossi**)	HO	7-15V U	3**
	og	12 V Jæ	2
Long	HO	8-16V U	3
Bodan	HO	12-20V U	3

\*) 2-skinnedrift for 2 tog med udskiftelige - vendbare - slæbesko, der muliggør 2-togdrift af hinanden uafhængigt reguleret på samme spor. Det ene tog kører strømmæssigt på højre skinne og midterskinne, medens det andet benytter venstre skinne og midterskinne, altså i realiteten fælles returstrøm gennem midterskinnen.

\*\*) Rivarossi fremstiller også tog (fortsættes side 173)

## VI BYGGER - Dobbeltvogn AD/AY

For at kunne forøge længden af lyntoget "engländeren" og samtidig opnå at føre toget over Storebælt, uden at dele det mere end eet sted, indkøbte DSB i 1951 et sæt dobbeltvogne hos Scandia i Randers. Vognene svarer i det væsentlige til en Ac-vogn og en Av-vogn samlet på en fællesbogie.

For at bygge vognen kræves for så vidt kun, at man følger de to tegninger midt i dette blad; men for begynderen er måske en kort kommentar på sin plads:

Med hensyn til forstærkningerne i taget ("sikkerne") kan disse (i skala HO) fremstilles af sytråd, som man syr hen over taget og derefter limet eller lakeret fast.

Samlingen på fællesbogien foretages således:

I pladen fra AD skæres gevind på 1/8", i pladerne på AY og bogien bores hul, så skruen går let igennem. Skruen har kun gevind på det yderste stykke, derved kan den strammes helt og alligevel lade AY og bogien sidde løst på det inderste stykke. Skruen skrues i nedefra.

God fornøjelse med byggeriet - og så imødeser vi gerne fotografier af den færdige model. - Men begynd at bygge i dag, i næste nummer får De nemlig travlt med at bygge DSB's dieselelektriske lokomotiv litra Mx.

VL.

### HVEM BYGGER I SFOR "TT" ?

Mange modeljernbaneinteresserede har sikkert spekuleret på eventuelt at bygge i en sporvidde mindre end HO, for selv om man har interesse for modelbaner, er det jo desværre ikke altid, at man har "husrum" til det. Anlægget i "spisebordsstørrelse" er jo slet ikke så let at lave i spor HO, og mange mennesker har faktisk ikke større plads end det at afse til banen.

Spor TT = 12 mm sporvidde kommer derved ind i billedet, og "MB-nyt" spørger derfor sine læsere, og håber at høre, om de også gerne ser noget i denne sporvidde i bladets spalter.

red.

## Sporvogne paa Raadhusets tag

Sjov udstilling om byens sporvejsdrift i 90 aar

På Bymuseet i Rådhusets trange tagetage er i denne måned åbnet en udstilling om sporvognsdrift i København fra 1863 til 1953. Udstillingen viser en række sjove gamle minder fra svundne tiders sporvogne og udstillingen, som varer til sidst i november, er nok et besøg værd.

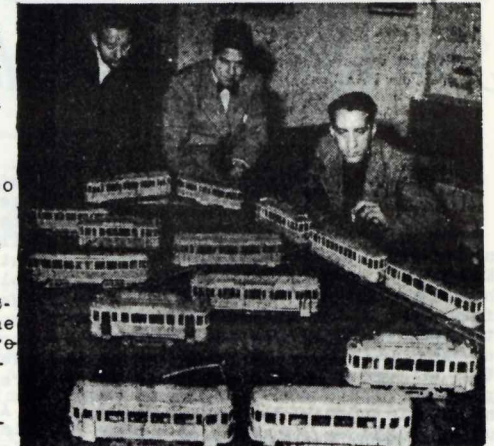
Blandt attraktionerne vil den store model-sporvognsbane nok komme ind som en flåt nummer et. Der er montør A. Katstrup, som i de sidste 17 år har fremstillet kørende modeller af alle de sporvognstyper, som i tidens løb har kørt på de københavnske gader. Alle motorvognene kan køre, og de vil blive demonstreret på skinnerne hele udstillingstidens tid igennem. Men også de mange gamle og nye billetter og reglermenter vil sikkert blive grundigt studeret. En del af billetsamlingen er noget for sig, idet der er her udstillet billetter fra alverdens lande, fra Østrig og Japan, fra Nordamerika og Afrika, ja, fra de mest utrolige steder på kløden.

Som kuriosum kan nævnes en billet fra en af de forenede Stater i Nordamerika, hvor der på billetten er afbildet mænd med og uden skæg, eller skallede mænd, unge og ældre damer, og kommer der så for eksempel en skægget mand op på sporvognen, så klipper konduktøren simpelt hen manden med skægget i skægget! - ja, altså på billetten naturligvis, - så kan han i hvert fald ikke senere for. eks. give den til en smuk ung dame, og lade hende køre videre på den samme billet - praktisk, ikke sandt?

(Illustrationer - Politiken)

### MODELSPORVOGNE

er herhjemme desværre et endnu ret upåagtet virkefelt for modelbanebyggere, trods de mange fordele, disse byder på. Vi har imidlertid fra forskellig side fået opfordring til at bringe noget herom, og vi lægger for denne gang med en artikel om de rigtige sporvogne.



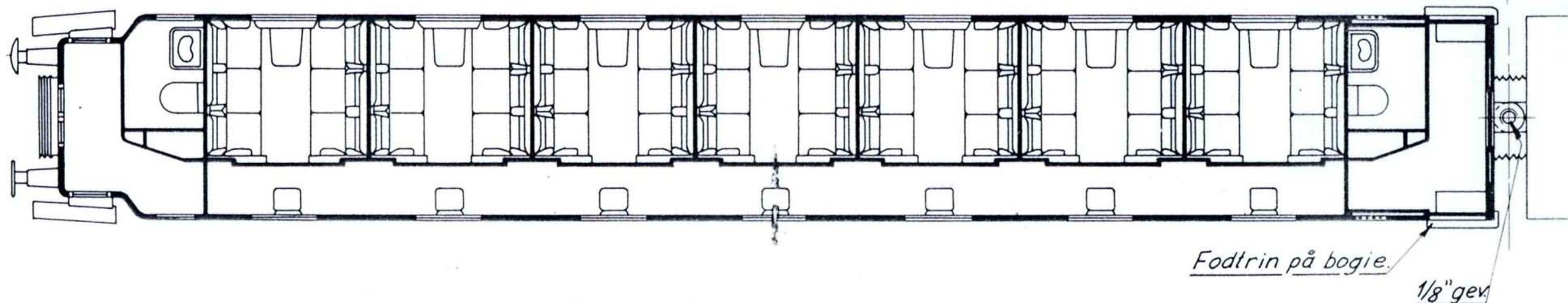
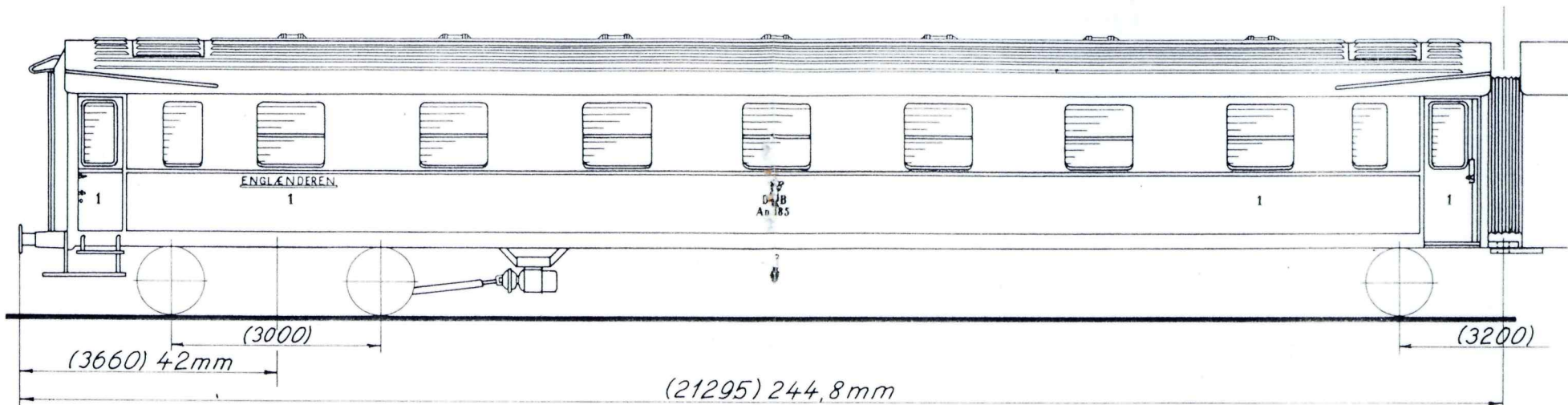
To historisk interesserede sporvognsfunktionærer har arrangeret udstillingen sammen med museumsinspektør Steffen Linvald. Her ses Rudolf Christiansen og Kurt Andersen på hver side af museumsinspektøren bag en lille del af modelbanens store vognpark.



Den allerældste sporvogn fra 1864 findes i en vidunderlig fremstillet samtidig model.



-Åh, det er bare Jensen, han plejer at køre trolleyvogn ...

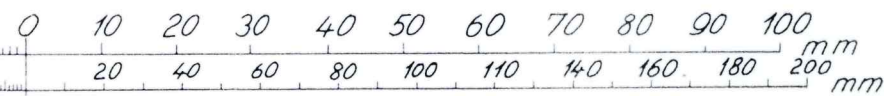


3000mm bogie.

Snit a-a

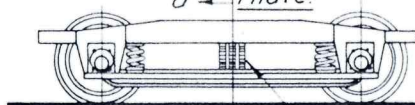
1 : 87

1 : 45



a - Midte.

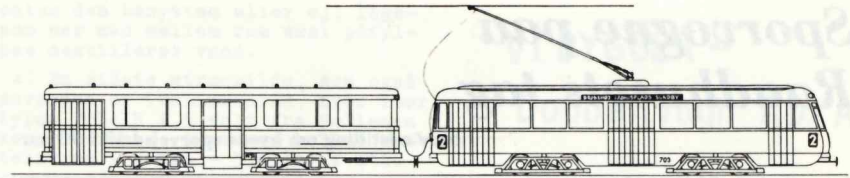
Centertap.



a - 3 sæt bladfedre.

For ltr Ar og 3200mm bogie, se tegn. HO-HP-1<sub>II</sub>.

Skala HO - (0)	Tegn.	1-9-53	V. Larsen	Dobbeltvogn	HO-HP-1 <sub>I</sub>
	Målestok		1:87	Ltr Ar/Ar.	



## Fra kapervogn til den nye linie 2

∕ Lolf Bang og John Lundgren. Som kilde er delvis benyttet Sporvejenes festskrift

### TIDEN FØR HESTESPORVOGNE

Torsdag d. 22. oktober 1863 åbnedes den første sporvejslinie i København, men allerede længe før havde man kendt til offentlige trafikmidler i byen. Kapervognene kørte således 1780'erne fra "portene" og ud i omegnen og fra 1828 fandtes der droscher med faste holdepladser. Droscherne kunne dog ikke holde trit med befordringsbehovet, utilfredsheden voksede, og bladet "politivennen henlede i 1840 opmærksomheden på, at man i Hamburg havde nogle køretøjer, som kaldtes omnibusser, der sikkert kunne passe for Københavnske forhold. Allerede året efter åbnedes så af en vis nyrekusk Petersen den første hest omnibuslinie, der hurtigt fulgtes af mange andre. Det nye befordringsmiddel vakte straks tilfredshed, men afløstes snart af mangesidig kritik. Vognene var så smalle, at de to rækker passagerer ikke kunne undgå at støde knæene mod hinanden. Kørslen var ikke behagelig på grund af den toppede stenbro, og passagererne medtog både store pakker og hunde. Kun een ting klagede man ikke over: den langsomme kørsel.

Politivennen fra 30. april 1842 skriver bekvemt:

"Det er vist utilladeligt, at Omnibusserne, især de flirspændte, med en sand Jehus-Fart ikke alene gennemfare Stadens Gader, men at denne Fart ikke nogenlunde sagtnes ved at passere den smalle Vester-gade ligesom Broerne, da paa denne Aarstid mange Fodgjængere befærede samme. Det ønskes paalagt disse Omnibuskuødske, der gennemstrejfer Stadens Gader, at køre i Mag eller Trav, saalænge de befære Stadens Grund; thi det har vel ikke saa stor Hast for de mere Formuende, om de komme en kort Tid før eller senere til deres Forlystelsessted,

at Gaaende, der maaske een Gang ugentlig vilde nyde frisk Luft, skulle udsættes for Overkørsel og mulig Radrækning. Man haaber derfor, at der fra Vedkommendes Side vil blive taget Forholdsregler i denne Henseende, og det saameget mere, som en Omnibus, kun forspændt med to Heste, har væltet i Gothersgade, ikke langt fra Politidirektorens Bopæl."

Allerede i januar 1842 havde man iøvrigt faste køreplaner til Frederiksberg og til de forskellige ruter havde man navne i stedet for linienumre. I 1845 fandtes 30 omnibusser i København, hvoraf strøgbussen til Frederiksberg var den vigtigste.

Heller ikke omnibusserne kunne i længden slå til. Folketallet steg, byen voksede, og afstandene blev større, hvorfor det var af betydning at finde et billigere og mere tilfredsstillende massebefordringsmiddel. Droscherne og omnibusserne skumpledte og larmede, gadebrolægningen var i en beklagelig tilstand, som gjorde det vanskeligt at trække svære læs, således at to-spændige omnibusser kun kunne medføre forholdsvis få passagerer, mens de fir-spændige var dyre i brug og vanskelige at styre i de snævre gader.

### HESTESPORVOGNE

Imidlertid var jernbanernes æra indledet med Åbningen af Stockton-Darlington banen i 1825. Den tanke lå da nær, at man med skinner kunne tilvejebringe en jævn kørebane i de ujævne gader. Skinnerne måtte blot forsænkes, så deres overkant flugtede nogenlunde med de toppede brosten, og i skinnerne måtte dannes en rille til at optage hjulflangen, der sikrede, at hjulene fulgte skinnerne, og i 1857 frem-

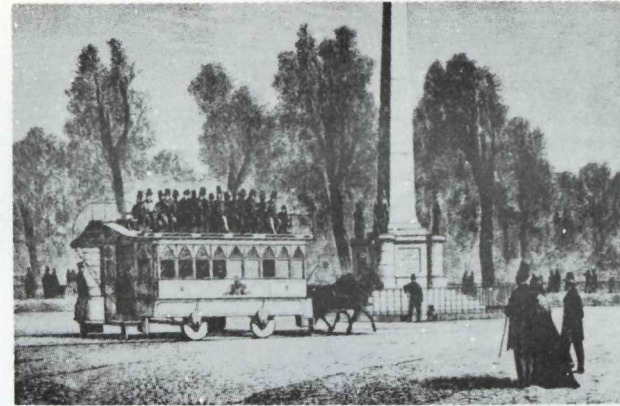


Fig.1 - De første sporvogne kom fra England.

sendte en løjtnant C.F. Garde sit første til Kongen stillede andragede om tilladelse til anlæg af en enkelt sporvej fra Højbro gennem Vimmelskaftet og Frederiksberg alle til Smallegade med en sidebane til jernbanen, samt eneret til på sporet at benytte for dette særligt konstruerede transportmidler, dels for personer indtil 120, dels for kreaturer og varer. Den 20. april 1857 blev andraget dog nedstemt af borgerrepræsentationen med 30 stemmer mod 1.

Løjtnant Garde var dog ikke eneste ansøger om sporvejskoncession. Litteraten, bladudgiver, skoleholder, cand. theol. Peter Larsen havde allerede i 1855 indsendt ansøgning om eneret på anlæggelse af en sporvej efter en af ham angiven konstruktion, som gik ud på, at der i vejbanen anbragtes flade jernskinner, hvorpå almindelige vognhjul kunne løbe. Midt imellem disse løbeskinner skulle anbringes en tredje skinne - styreskinne - forsynet med en rille, og en på hjulakslen anbragt stang bar et lille styrehjul som ved at trykkes ned i styreskinne skulle tvinge vognhjulene til at følge løbeskinnerne. Ved at hæve styrehjulet blev køretøjet uafhængigt af skinnerne og kunne da fortsætte sin vej som almindeligt køretøj. Den 8. febr. 1856 opnåede cand. theol. Larsen eneretsbevilling til udnyttelse af konstruktionen og den 29. sept. 1858 blev af kommunalbestyrelsen anbefalet 10 års koncession, forudsat at anlægget var taget i brug inden 2 år. Den kgl. bevilling kom d.22. nov. 1859,

men opfindelsen blev dog aldrig ført ud i livet. Det eneste Larsen opnåede var at blive den første bevillingshaver for sporvejsdrift i Danmark.

Garde tabte dog ikke modet. 1857 indsendte han yderligere 4 ansøgninger, men stadig uden held, og først i 1860 fik han med sin sjette ansøgning gjort stemningen gunstig for projektet. Efter udstedelsen af Danmarks første sporvejslov d. 23. januar 1862 var vejen fri for løjtnant Gardes koncession.

Garde ville benytte en vogn opfundet af Loubat, som kunne køre både på skinner og almindelig landevej, hvilket var opnået ved, at hjulene havde løse flanger, som kunne sænkes ned i sporrillen, når der kørtes på skinner og heves, når der kørtes på landevej.

Planen skulle nu føres ud i livet og der krævedes både penge og forhøden teknisk indsigt, hvorfor Garde havde søgt forbindelse med en civil- og marineingeniør A.F. Møller, bosat i Hamburg, til hvem han efter nærmere fastsatte betingelser overdrog alle rettighederne. Møller var en stærk modstander af Loubats vogn og mente, at en "gade-jernbane" måtte have vogne bundet til sporet, der gav et mere roligt løb.

Det blev dog ikke Møller selv, der kom til at fuldføre værket, han opfyldte ikke de af Garde stillede betingelser og koncessionerne blev overdraget til d'herrer Croskey & Wagstaff, London. Overdragelsen til det engelske selskab fandt da sted, og der dannedes under formid-

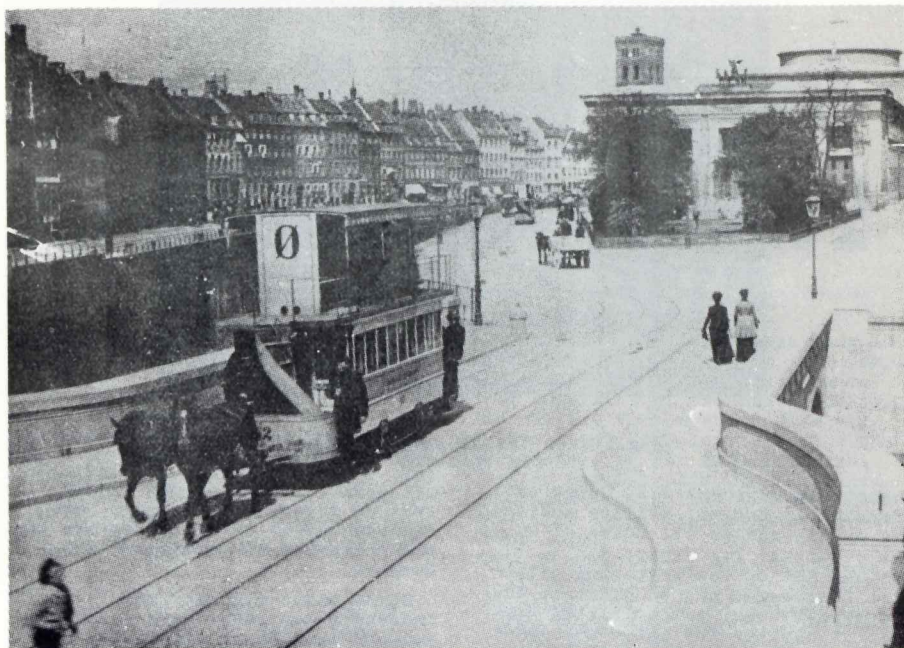


Fig.2 - 1895. Ø-Vogn på Stormbroen.

ling af C.F. Tietgen et engelsk foretagende "Copenhagen Railway Company Ltd.", som d.19. Juni fik ministeriets sanktion på overtagelsen af rettighederne.

På dage efter sattes sporarbejderne igang, og i løbet af sommeren ankom de første otte toetages hvid/gulmalede vogne fra Birkenhead i England. (Fig.1)

I slutningen af oktober 1863 var strækningen fra Frederiksberg Runddel til Tivoli færdig, og åbningen fandt sted den 22. oktober. Danmark var hermed det næstførste land på det europæiske kontinent med variabel sporvejsdrift. To måneder efter indvielsen var strækningen gennem Stormgade - Højbro - Holmens Kanal - Kgs. Nytorv og Bredgade til Sct. Annæ Plads færdig, og driften på liniens fulde længde åbnedes 1. juledag. Løjtnant Garde havde altså nu set, at "Strøget" ikke egnede sig for sporvogne og havde fundet vejen rundt om Sløtsholmen.

Det engelske selskab kom imidlertid ud i økonomiske vanskeligheder,

og kun med besvær fik man i efteråret 1865 fuldført den tiltrængte Østerbro-strækning fra Sct. Annæ Plads til Lille Vibehus. Der indledtes forhandlinger med C. F. Tietgen, hvor det lykkedes - efter siddende i løbet af 5 minutter - at enes om vilkårene for dannelse af et dansk selskab til fortsættelse af sporvejsvirksomheden, og som det første af de Tietgenske aktieselskaber stiftedes da "Kjøbenhavns Sporvej-Selskab".

I de følgende år dukkede flere sporvejselskaber op, og i 1895 fandtes ikke mindre end 6 konkurrerende hestesporvognsselskaber og 2 hestebusselskaber.

"Kjøbenhavns Sporvej-Selskab" (1866) med byens gamle stamlinie (se fig.2.) og mange senere betydelige linieanlæg var i omfang det største. "Nørrebroes Sporvejselskab" (1867) kunne udbetale aktionærerne meget store dividender af selskabets eneste linie fra Kgs. Nytorv gennem det tæt befolkede Nørrebro-kvarter, men også "forstædernes Sporvejselskab" (1872) med den populære Fari-

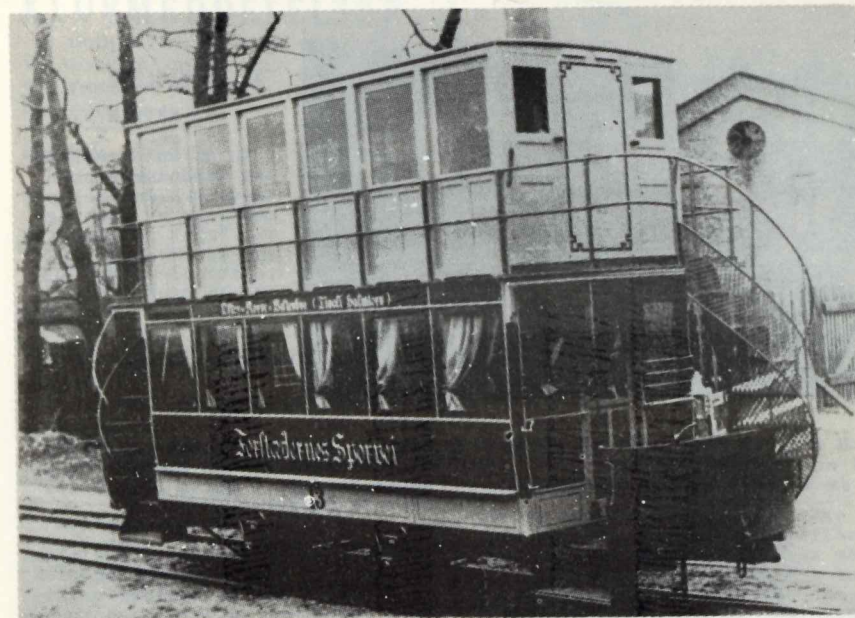


Fig.3 - Hestesporvogn fra "Forstædernes Sporvej"

agsgadelinie havde fine årsudbytter. (Fig.3). "Frederiksberg Sporvejselskab" (1872) nåede med sin lange strækning (med og uden spor) fra Smallegade gennem Strøget til Kgs. Nytorv, hvor de røde omnibusser, med de opløftelige "Keiflerske" styrehjul, havde holdeplads (Fig.4). "Falkoneralleens Sporvejselskab" med det lyseblåt uniformerede mand-

skab, havde også delvis københavnsk rute med endestation på Halmtorvet. Det sidst stiftede af selskaberne "Sølvgadens Sporvej" med linieføring over Fredensbro og Tagensvej havde økonomisk den dårligste rute.

(Fortsættes næste gang med: DAMPSPORVOGNE og ELEKTRIFICERINGEN.)

#### HVAD MED STRØMMEN ?

(fortsat fra s.168)

i spor 0, men det ses næsten aldrig i Danmark og er også mere legetøjs- end modelbane.

Hvis man køber et af ovennævnte fabrikater og ikke samtidig en transformator af samme fabrikat, må man altså nøje påse, at der er overensstemmelse med ovenstående skema. Ellers kan man risikere at ødelægge enten tog eller transformator eller i værste fald begge dele. (Betegnelserne i skemaet under spænding angiver →

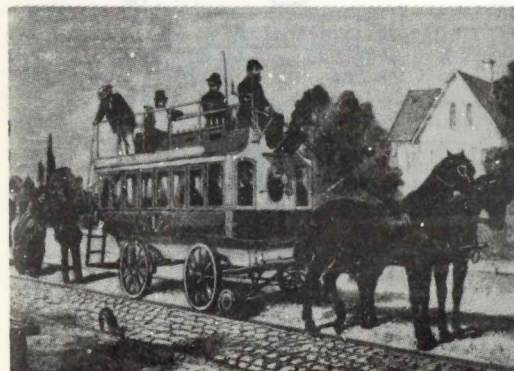
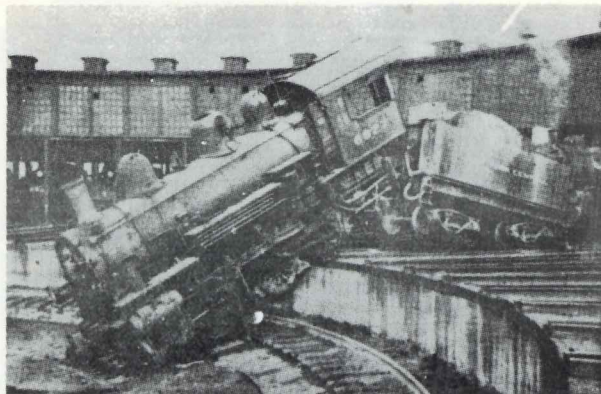


Fig.4 - "Keiflerske" omnibus 1872.





### EN AMERIKANER

#### FÅ AFVEJE ...

En af det amerikanske jernbaneselskab "New York Central's" maskiner er uheldigvis "gået på gulvet", som det fremgår af vedstående foto. Den skulle have været på drejeskiven, men så var den kørt!

vær: U = kører lige godt på såvel jævn- som vekselspænding.

Jæ = kører kun på jævnspænding)

Der er i handelen herhjemme en del forskellige transformatorer at få, men om dem alle gælder det, at ingen af dem giver jævnstrøm ud. Skal man derfor bruge jævnstrøm til kørslen, må man altså foruden anskaffe sig en ensretter og en sådan, skal som regel bestilles til formålet. For EO gælder det, at en ensretter til 18 volt indgang giver ca. 14 Volt udgang (seleensretter) og den skal helst kunne tåle en belastning på 1/2 til 1 ampere. Har man flere tog på banen, vil man som regel have brug for ca. 2-2 1/2 ampere. Transformatorer kan for eks. være den danske H.S.V. på 50 W, der er tilstrækkelig stor til de fleste anlæg.

(Fortsættes i næste nr. med strømskemaer for 2 og 3 skinnedrift, banens inddeling i sektioner m.m.)

## Litteratur-nyt

TRIX i ENGLAND har udsendt en kombineret jernbanebog og katalog med titlen "TRIX TWIN RAILWAY Year Book and catalogue 1954". Bogen indeholder artikler om rigtige jernbaner, anvisninger og planer for modelbygger og beskrivelse af TRIX's nyeste modeller. Foruden får man så samtidig et komplet katalog over T.T.R.'s produkter. Bogen, som er på 126 sider og rigt illustreret, koster kr. 3,00 og forhandles af Palsdorf, Holmens Kanal 32, Køben-

havn K. De kan dog også erhverve et eksemplar gennem MB-nyt ved at sende kr. 3,00 + porto 20 øre til os i frimærker.

CHINA'S RAILWAYS med undertitlen "A Story of Heroic Reconstruction" er en lille bog på 48 sider om Kina's jernbaner og deres genopbygning under Mao's kommunistiske styre. Skønt bogen absolut er af et synligt propagandamæssigt tilsnit, må den siges at have interesse blot ved at berøtte noget om Kina's baner idag, da man jo i lange tider ingen underretning har fået om udviklingen på de egne af kloden. Tilmeld prisen ikke afskrækkende, idet MB-nyt kan tilsende Dem bogen mod kr. 1,00 i frimærker incl. forsendelse.



"- Sig mig, hvor er den nærmeste jernbanelinie?"

## KLUBMEDDELELSER

I denne rubrik optages meddelelser fra nordiske mj-klubber. Meddelelserne må være os i hænde senest den 10. i måneden forud.

### Dansk Model Jernbane Klub.

Formand: civiling. Poul E. Clausen, »Folmerhus«, Snekkersten.

Sekretær: fenrik O. Meyer, Glaciset 27, Kgs. Lyngby.

Klublokale: Nørrebro Station.

Fast mødeaften: 1. mandag i hver måned.

### Jydsk Modeljernbaneklub,

AARHUS.

Formand: Lokomotivfb. V. Dagø, Otto Rudsgade 37.

Sekretær: Maler K. E. Sørensen, Lyøgade 7.

Kasserer: Lokomotivfb. H. F. Jensen, Marstrandsgade 23.

Best.mdl.: Tømrer Max Hansen, Carl Blochsgade 25.

Konstruktør I. Eriksen, Langenæs-alle 8.

Anlæg i O. — Fast mødeaften: Hver onsdag kl. 19—22.

### Modeljernbaneklubben HO

Nordkærvej 1 (2 min. fra Hvidovre St.)

Formand: Poul Hegner, Nora 1012 v.

Kasserer: E. Wilsbeck, Valby 5109.

Mødeaften: Onsdag kl. 19.30.

Enkelte nye medlemmer kan optages ved henvendelse til ovenstående telefon numre.

## 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.

12 fotos af danske lokomotiver i postportformat 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.

Spor 0 Märklin, gr. pladsmangel sælges 1 stk. lok HR 66/12920, 3 vogne samt 12 buede skinner — alt virkelig velholdt. 275 kr. kontant. — Billet mrk. 11153 til MB-nyt.

December-nummeret er i handelen fra 10. december.



## MODELBA NE-tips

Husker De at smøre Deres lokomotiver regelmæssigt? Der er virkelig folk, som kører i flere år uden at smøre — og så kan De ikke forstå, at det en dag slet ikke vil køre. — Ved normal brug må De smøre mindst hver tredje måned og kun med fin olie, f. eks. symaskineolie — og ikke for meget. Eventuel gammel olie og snavs renses først af med tetraklorkulstof, der ikke angriber de elektriske dele.

★



Tidsskrift for Jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum. — Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

Annoncer: Ole Jaeger, Strandvej 265, ORdrup 2164.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Bladet udkommer med 12 numre om året. Årsabonnement 12 kr., udland 14 kr.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K. Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K. Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.

ODENSE:

Odense Hobbyforretn., Vestergade 89.

AARHUS:

Berg Radio, Guldsmedgade 40.

Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

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 30,00 kr., 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 10. i måneden forud.