

Fig. 7—8: Arbejde på vognkasse til bogie-motor- og -bivogne.
(Se artiklen inde i bladet).

Hvis De samler på Modelbane-nyt

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

1. årg. (1-2-3-4) 1952

ialt kr. 3,50

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

3. årg. 1954

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

Modelbane-nyt

Kongevejen 128
Virum



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

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

NYKØBING F.:

Jesper Olsen, Slotsgade 37.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

VEJLE:

»Teddy« Legetøj, Nørretorv.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22, Skive.

ARHUS:

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.
Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

BRØNDERSLEV:

Centralkiosken, Algade 8.

SVERIGE:

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

NORGE:

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

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

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

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

MEMBER OF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



MODELBAANE *Nyt*



PRIS
150

3. ÅRGANG

AUGUST 1954

8

HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

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

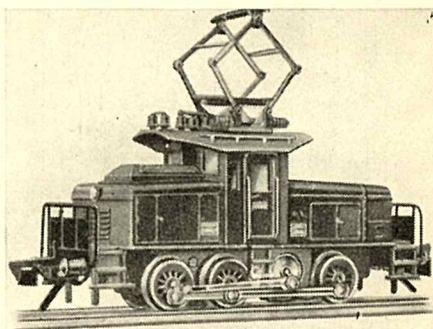
Fint hovedsignal (dagslys) nøjagtigt 1:87... kr. 6,75

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

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

Fleischmann

*Den store
succes!*



Det elektriske rangerlok nr. 1330, model af det svejtsiske Ec 313, superdetailleret, elektrisk frontlys i begge ender, aut. koblinger, omstilling mellem kørsel ved 2-skinne eller overledningsstrøm.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18

Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årg.

August 1954

nr. 8

En privatbanes endeligt!

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 23. maj standsede 2 baner driften, nemlig Odense—Nr. Broby Faaborg (O.N.F.J.) og Svendborg—Faaborg banen (S.F.B). Driften af disse 2 baner blev overdraget DSB i 1949, ligesom de øvrige sydfynske strækninger.

O.N.F.J. åbnedes den 2. oktober 1906 på en meget festlig måde. Kong Frederik den Ottende og Dronning Louise kørte med særtog fra »Fruens Bøge« til Faaborg. På mange af stationerne var der arrangeret festlig modtagelse af kongeparret, og der blev holdt taler o. s. v. Kl. 16,20 rullede kongetoget ind på Faaborg station, hvor der bl. a. var rejst en kolossal Æresport. Her blev serveret et Festmåltid. Kongeparret var på køretur i byen, og besøget afsluttedes kl. ca. 21,30 med stort fakkeltog ved banegården.

Næste dag åbnedes banen for almindelig trafik. Banens materiel ved åbningen bestod af 4 stk. 2 BO koblede lokomotiver med 2-akslede tendere bygget af »Henschel og Sohn« i 1906. (Se »Odin og Roeskilde«, litra AF-124). Det var meget fine og moderne maskiner, max. hastighed 100 km og totalvægt med tender 49,5 t. Vognmateriellet bestod af 2 stk. II og III kl. sidegangsvogne B 27 og B 28 med åbne endeperroner, 4 stk.

III kl. sidegangsvogne CB 75-78, ligeledes med åbne endeperroner, 40 siddepladser og akselafst. 5,0 m. Man må betænke, at det dengang var meget moderne vogne; DSB havde dem ikke bedre i alm. persontog. Desuden 1 stk. kombineret post- og personvogn ONFJ — D 90 med 20 III kl. siddepladser (tegning har været bragt i MB-nyt) og 2 stk. rejsegodsvogne E 102—103 samt to lukkede godsvogne. Det var en ret beskeden begyndelse, men vognparken blev også senere udvidet. Driften af banen sortererede i øvrigt under sydfynske jernbaneselskab.

Man havde ventet sig meget af banen, og man blev absolut ikke skuffet. Udviklingen i enen omkring banen blev meget større, end man havde turdet regne med. Der var en stadig stigen år for år i befordringen af passagerer og gods, og den holdt sig, indtil bilernes hårde konkurrence begyndte at gøre sig gældende. Dengang skete det, at der i Brobyværk blev solgt indtil 400 billetter til eet tog. Siden den tid begyndte det så småt at gå tilbage for Nr. Broby banen. Driften hørte som sagt under S.F.J., og det resulterede i, at de 4 gode maskiner fortrinsvis blev benyttet på »de bedre bidder«, d. v. s. Odense—Ringe—Svendborg eller Nyborg—Ringe—Faaborg, og at S.F.J.'s ældre og mindre gode lokomotiver, for

VORT FORSIDEBILLEDE

CAROLINE (nr. 17), et norsk lokomotiv fra 1870, bygget hos R. Stephenson og rekonstrueret i anledning af NORSKE STATS BANER's 100 års jubilæum i august i år. — En model af dette lok bliver for tiden fremstillet af en dansk modelbygger, og det færdige lok skal køre på Oslo Bymuseum's udstilling.

øvrigt også vogne, så benyttedes på O.N.F.J. O.N.F.J. blev således stedbarn.

Da banen i sin tid blev anlagt, var de store udgravninger og opfyldninger ved »Hanneslund« noget af en bedrift, der vakte stor opmærksomhed i ingeniørkredse. Banen er bygget af SFJ' egne ingeniører.

Man kommer heller ikke uden om, at strækningen fra Faaborg til Nr. Broby er en af de smukkeste i landet, ikke mindst ved den vældige udsigt, der er hele vejen gennem de sydvestfynske alper. Især strækningen Trunderup—Jordløse—Hastrup er i ret enestående. Desværre har denne skønhed ikke rigtig været brugt i turistreklamen og har derfor heller ikke kunnet hjælpe med at gøre banen populær. Banen passerer i alt 17 stationer på de 52 km fra Odense til Faaborg over FRUENS BØGE — DALUM — SCT. KLEMENS — BELLINGE — FANGEL — TUEMOSE — NØRRE SØBY — ALLESTED — STAABY — BROBY-VÆRK — NØRRE BROBY — ERNEBJERG — TRUNDERUP — JORDLØSE — HAASTRUP, — STENSGÅRD — MILLINGE.

Da D.S.B. den 1. april 1949 overtog driften af banen, regnede man med store forbedringer. »Sydfynske« havde jo ikke gjort så meget ud af banen. Der blev da også lavet en del; hele strækningen Hastrup—Stensgård blev lagt om med nye skinner og sveller; 22½ kg skinner som den øvrige del af banen. I Faaborg blev der bygget et nyt ledvogterhus, og mange steder blev der opstillet blinklys ved overkørsler. D.S.B. indsatte »nyt materiel«, d.s.v. MF-motorvogne og J-maskiner. Om det var nogen større forbedring i forhold til SFJ's motorvogne, nuværende litra MBF, eller maskiner skal være usagt. Senere kom dog også et par MP vogne, og der kom lædersæder i nogle af SFJ's gamle rumlekasser, litra CXMP og CUMP. De gamle røde kupévogne fra 1906 kørte sidste gang i påsken 1949. Disse forbedringer tiltrods steg underskudet fra 1949 til 1953 fra 100.000 kr. til

600.000. Det er meget, men mon ikke også D.S.B.'s mærkelige facon med at have både en motorvognsfører, en togfører og en portør med i et tog, bestående af en MF motorvogn og en FE-vogn, har gjort sit til det. En privatbane ville benytte 1 skinnebus med 1 højst 2 mand, men det kan D.S.B. jo ikke bruge. Desuden indsatte D.S.B. så mange rutebiler parallelt med banen og i flere tilfælde med bedre forbindelser, så de tog en mængde passagerer fra banen. O.N.F.J. skulle kvæles, det var tydeligt at se. Nu endelig har D.S.B. nået målet banen er ikke mere, rutebiler har overtaget driften. Selv om nedlæggelsen af banen blev vedtaget med ret stort flertal, er beboerne langs banen kede af det. Den var blevet dem en god ven, og mange vil savne den trods alt.

Nr. Broby banens sidste dag formede sig »lidt« anderledes end den første. Der var ingen arrangementer i nogen retning, intet festtog, ej heller noget sørgetog, dog, den sidste tur fra Odense kl. 23,19 med ankomst til Faaborg kl. 1,01 blev lidt ud over det sædvanlige. Glade Odenseanere brugte natten til at tage sig en tur med det allersidste tog, og der var så mange, at man i huj og hast måtte sætte en ekstra vogn til. Toget var for øvrigt pyntet med danebrogsflag og bøgeløv.

Toget blev en hel time forsinket i afgang fra Odense, og forsinkelsen blev ikke mindre, da personalet skulle ind og »hilse af« på stationerne. På flere stationer blev der budt på forfriskninger af forskellig art, og passagererne holdt perronbal imens; det er vist første gang i banens historie. Langt om længe nåede man dog Faaborg, og togføreren kunne melde ankomst for allersidste gang.

Opbrydningen af banen er allerede godt i gang. De bedste af skinnerne og svellerne er allerede solgt til forskellige privatbaner. Inden efteråret regner man med at være færdig, og så er det sidste spor af en hyggelig gammel privatbane fjernet, kun mindet om den er tilbage.

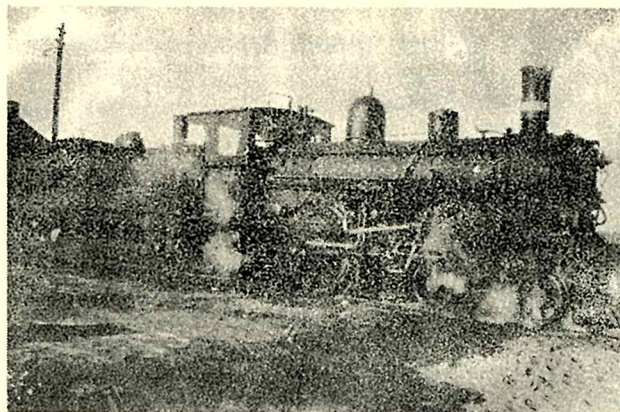


Fig. 1.
ONFJ-26. En af de gode maskiner — nu AF 126.

Fig. 2.
Nr. Brobytoget om eftermiddagen kl. ca. 14,20 indtil nu. I SFJ's tid kørtes det af nr. 14 med en EH, en CXMP og even. 2 CA-vogne.

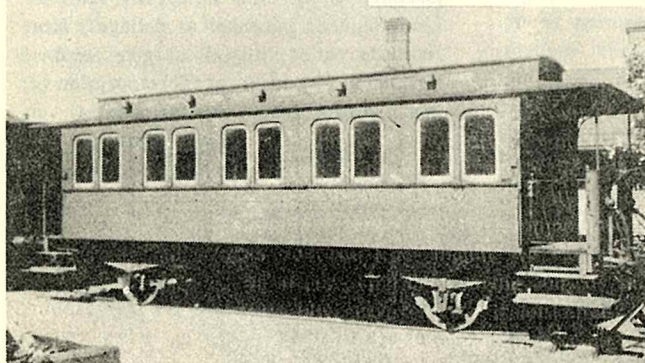
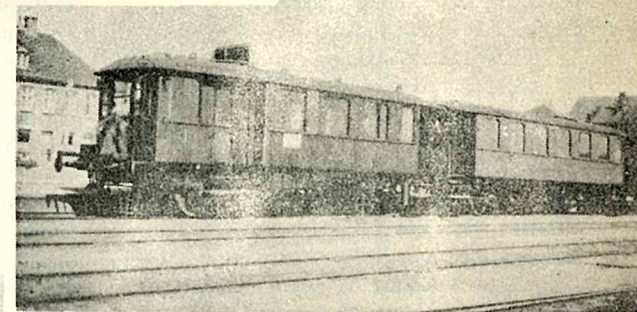
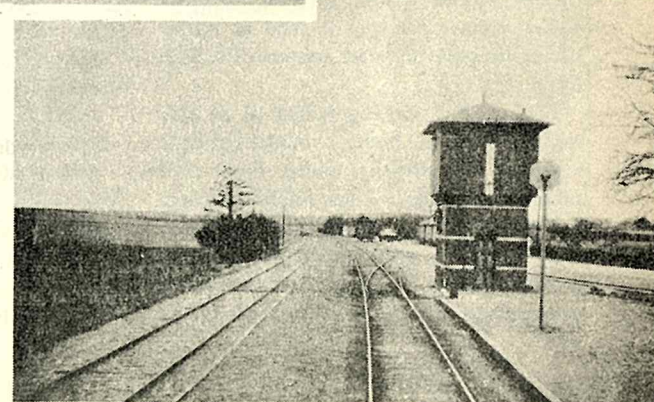


Fig. 3.
ONFJ CB-75 — bygget hos Scandia 1906. Akselafstand 0,00 m, 5 kupeer + toilet.

ved Spend Jørgensen (Faaborg)

Fig. 4.
Nr. Broby station 1954.



Internationalt samarbejde mellem modeljernbaneklubber

Af James Steffensen.

På grundlag af drøftelser og vedtægter på de internationale modeljernbanekonferencer i Rüdeshheim 1952 og i München 1953 er der for nogle måneder siden udsendt forskellige standardblade med international gyldighed, nemlig følgende:

NEM 003: Nomenklatur.

NEM 011: Målestoksdiagram.

NEM 012: Målestoksforhold og benævnelser.

NEM 121: Skinneprofiler.

NEM 311: Hjulringsprofiler.

NEM 312: Hjul.

Disse standardblade vil blive bragt i dansk oversættelse i de følgende numre af bladet. Standardblade for hjulsæt og spor (NEM 310, 124 og 125) samt for hjulaksler med udvendige lejer (NEM 313) foreligger i udkast og ventes vedtaget på en konference, der finder sted i Milano i efteråret 1954. En normalisering af de mål, som betinger sammenspillet mellem hjulsæt og spor, er af største betydning for materiellets driftssikre løb, og Dansk Model-Jernbane Klub's repræsentanter på de to tidligere konferencer har på dette punkt ydet en indsats, som har medvirket til at præge det nu foreliggende udkast. Siutresultatet vil sandsynligvis blive således, at NEM-hjulsæt vil kunne benyttes paa »DMJK-spor« og »DMJK-hjulsæt« på NEM-spor. I denne forbindelse må tilføjes, at DMJK i sin tid kun har udarbejdet normer for spor 0, men at NEM-normerne også omfatter sporene TT, HO, S og 1.

For at opnå virkelig frihed til at lade materiel fra en bestemt model-jernbane køre på en vilkårlig anden bane med samme sporvidde vil det imidlertid være nødvendigt også at normalisere en række andre detaljer end de ovenfor nævnte, f. eks. puffere, koblinger, strømaftagere m. m.; dette arbejde vil blive taget op på

kommande internationale konferencer.

På den forestående konference i Milano agtes afholdt stiftende generalforsamling i et »Forbund af Europæiske Model-Jernbane-Sammenslutninger«, som har til formål at koordinere arbejdet for vor hobby på europæisk grundlag. Udkast til love for et sådant forbund er i juni måned d. å. af DMJK udsendt til en række andre danske klubber. På konferencen i München i fjor støttede DMJK's repræsentanter tanken om oprettelse af et sådant forbund.

I det foreløbige program for konferencen i Milano, der finder sted den 10., 11. og 12. september d. å., anføres, at det står enhver modeljernbane-interesseret åbent at deltage i arrangementerne, som foruden de allerede omtalte saglige emner omfatter een eller flere udflugter af jernbanemæssig eller mj-mæssig karakter. Undertegnede påtænker at deltage i Konferencen og er villig til at give nærmere oplysning, forudsat at forespørgslen er mig i hænde senest den 20. august.

James Steffensen,
Ehlersvej 8, Hellerup.

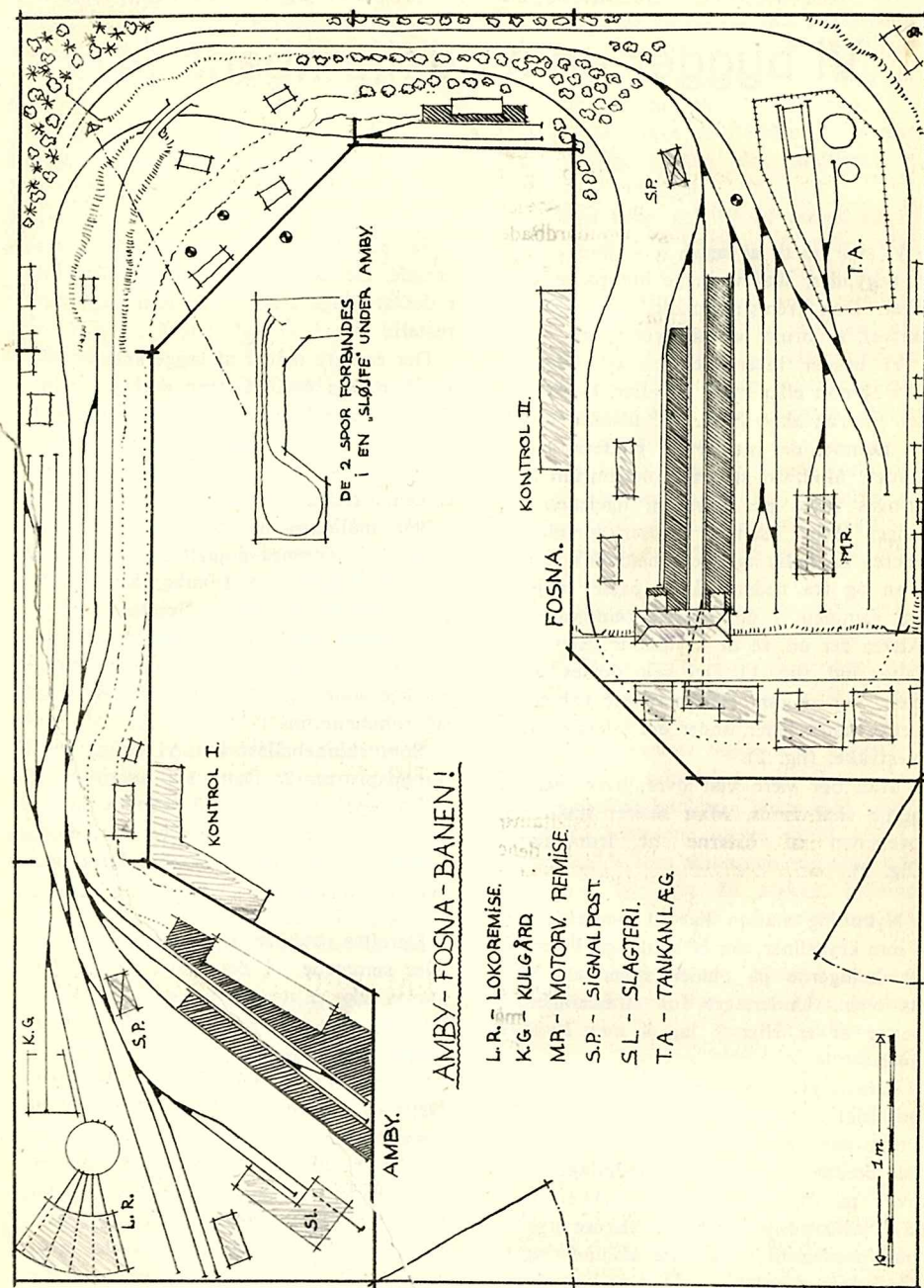
»Månedens sporplan«

på næste side viser vort forslag til et anlæg, tilhørende Hr. ing. L. Christensen, Skalborg.

Der er lagt vægt på køreplanskørsel og rangering. Den lille sidebane er tænkt befaret af en skinnebus.

TILFØJELSE.

Månedens sporplan i sidste nummer viste vort forslag til anlæg tilhørende Hr. Sv. Trøst Refsgaard Jepsen, Lyby st.



Vi bygger en modeljernbane (4)

Ved H. J. Andersen.

Vi skal nu til at lægge spor, men inden vi begynder, skal vi kigge lidt på underlaget. Den fremgangsmåde, jeg her beskriver, er brugt på mit eget anlæg.

Vi bruger lister med en tykkelse af 22×22 mm eller mere alt efter, hvor meget listerne skal bære. Af listerne laves en ramme, der passer til pladens yderkanter. Med ca. 40 cm's mellemrum anbringes lister på tværs og ligeledes på langs. Hvor listerne krydses hinanden, skæres de halvt igennem henholdsvis fra oven og fra neden, så de passer nøjagtigt sammen. I det yderste rammestykke skæres der ud, så de krydsende lister kan falses ind, (fig. 1). Det hele skrues sammen. For at gøre pladen stivere kan man sætte ekstra lister under det yderste rammestykke, (fig. 2).

Man bør være klar over, hvor ledningerne skal føres. Man skærer hakker i oversiden af listerne til ledningerne (fig. 3).

Nykøbing station har et underlag på 4 mm krydsfinér, der er skruet på listerne. Strækningerne på pladen stiger alle fra stationen. Underlaget for strækningerne består af et eller 2 lag 4 mm Krydsfinér.

Banens placering og højde må udmåles nøjagtigt, således at man på hver af listerne kan anbringe træstykker i den rigtige bredde og højde som underlaget kan hvile på (fig. 4). Disse træstykker kan laves af krydsfinér med et tykkere stykke træ foroven til fastgørelse af underlaget. Underlagene sættes sammen ved at skruer et stykke træ under (fig. 5). Når underlaget er sat på, males dette med en brun farve, der ligner jord.

Skinner fås i skinnestrange á 1 m's længde. De fås i messing og jern. Det tilrådes at bruge messing, da jern meget let rustar.

Der er flere måder at lægge skinner på. De kan slås fast på træunderlag i mindre stykker og derefter skrues på pladens underlag. De kan lægges direkte på pladens underlag. Dette har jeg gjort, og det er denne fremgangsmåde, jeg vil beskrive.

Når malingen på underlaget er tør, streger vi sporenes nøjagtige beliggenhed ind. Vi bruger kun 1 streg, idet denne er midten af skinnerne. Derefter slår vi nogle lange tynde søm i pladen alle steder, hvor der er overgang mellem kurve og lige spor (fig. 6). Vi kniber hovederne af sømmene.

Som skinneballast kan vi bruge groft sandpapir nr. 2. Dette ser naturligt ud. Vi klipper et stykke til, således at der er ca. 20 mm fra spormidte til kanten. Husk, at kun hovedspor skal have stenballast (sandpapir).

Derefter trykker vi sandpapiret ned over sømmene, så det sidder rigtigt. Nu kan vi ikke se stregerne mere, men vi har alle sømmene at rette os efter, når vi lægger skinnerne.

Vi skal lige tilbage til underlaget igen. Dette skal være ca. 60 mm bredt på en enkeltsporet bane. Hvor der er 2 eller flere spor ved siden af hinanden, bør der være 30 mm fra spormidte til kanten af underlaget. Har man denne bredde, kan anbringes signaler og andre faste genstande paa underlaget og alligevel have tilstrækkeligt fritrum.

Til sveller bruger vi svellemåtte, der fås i længder på 1 m.

Til hovedsporene skal vi male svellerne mørke. Til rangerspor og andre spor ferniserer vi dem.

Vi lægger først et stykke lige spor, da det er det letteste.

Vi skal bruge følgende værktøj: en hammer, ikke for stor, en bidetang, fladtang, knibtang, dorn, syl, fil, sav og en lang lineal, skinnesøm eller almindelige søm paa 6—9 mm med hoveder. Desuden skal vi bruge et skinnemål. Har man ikke det, laver man det af et stykke metal (fig. 7). Målets ben er 1 mm efter standardmål.

Skal man køre med »Märklin« materiel, bør benene være 1,5 mm brede. Nærmere herom under sporskifter.

Vi lægger svellemåttan på underlaget, retter det ind og stifter det enkelte steder. Vi lægger en skinnestreg i den ene side af svellemåttan lige over mellemstykket og slår skinnestregene ind i hver ende både udvendigt og indvendigt. Sørg for at få sømmene så tæt til skinneroden, at sømhovederne går ordentlig ind over. Vi lægger linealen langs skinnen og retter den ind. Så slår vi søm i med en afstand paa ca. 50 mm. Når sømmene er slået i, kigger vi efter, om skinnen er lige. Man kan med dornen slå forsigtigt på skinnen eller sømmene, hvis man skal rette lidt på skinnen. Dornen bruges til at slå sømmene i med.

Vi sætter den anden skinne på og sørger for ved hjælp af skinnemålet at faa den rigtige afstand.

En hurtigere måde at lægge skinnerne på er denne, at man slår søm — helst af messing — i svellemåttan og lodder skinnestregene på.

Når skinnen nu er sat på, sætter vi små pletter på svellerne, de steder, hvor der ikke er skinnesøm, med sølvbronze. Dette illuderer de manglende skinnesøm.

I kurverne lægger vi sporene på samme måde. Det tilrådes at lave et kurvemål af pap, som den første skinne lægges efter.

Strømskinne.

Bruger man sideskinne, fremgår det

af tegningen med fritrumsprofilen, hvilken afstand og højde, det skal have. Man bør bruge stiv messingtråd på 1,5 mm. Der bruges små messingskruer med en indbyrdes afstand på 50—100 mm.

Skal man have midterskinne, er der 2 muligheder, nemlig alm. midterskinne eller punkt-kontakter.

1. Man laver et mål af metal, fig 8. Forsænkningen i midten af målet skal have den trådtykkelse, man vil bruge til strømskinne. Man skruer små messingskruer i midten af sporene med en afstand på 50—100 mm, alt efter trådens tykkelse. Derefter lodder vi tråden på. Strømskinnen skal have samme højde som skinneoverkanten.

2. Punkt-kontakter er noget forholdsvis nyt. Det nye »Märklin« materiel er forsynet med strømaftager til punkt-kontakter, men kører lige så godt på alm. midterskinne.

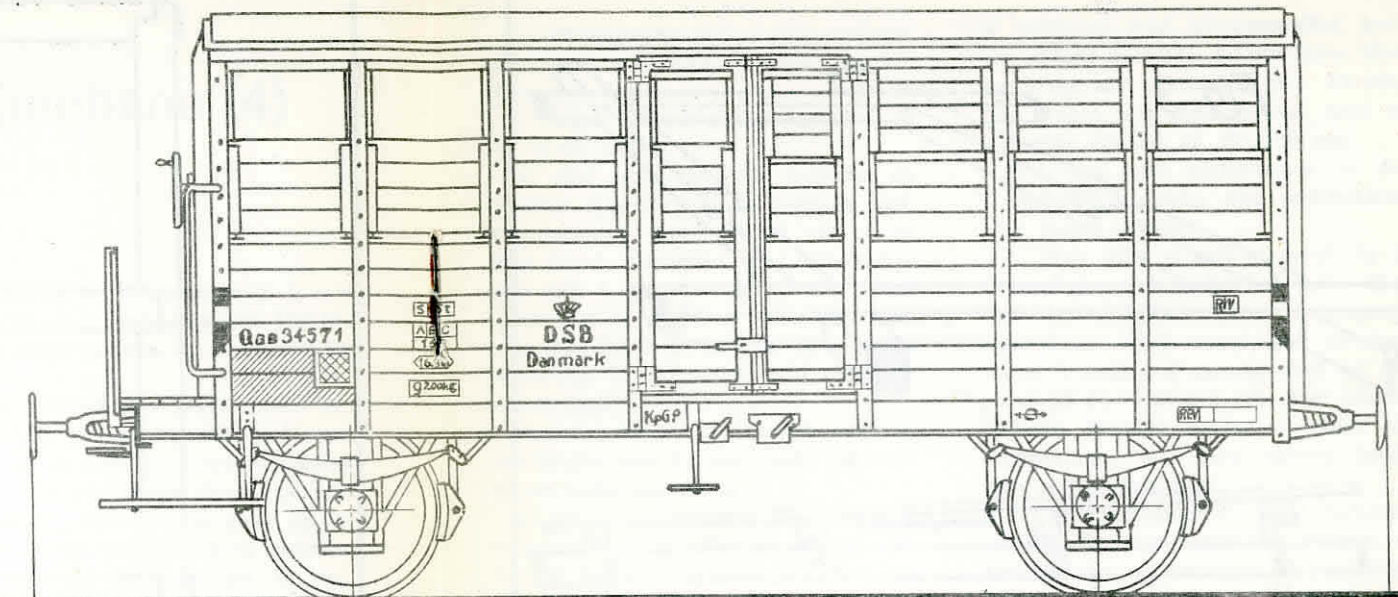
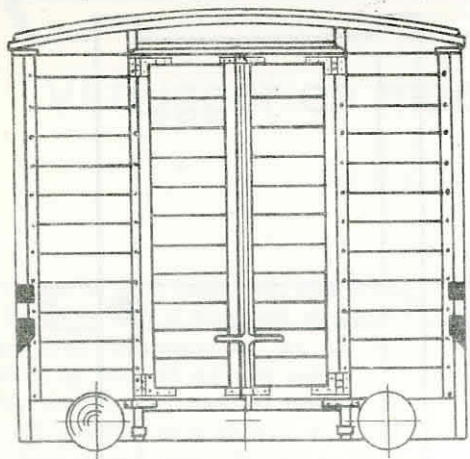
Til punkt-kontakter bør anvendes messingsøm med runde hoveder. De skal være så lange, at de kan nå gennem underlaget. De slaas i med en afstand, der ikke må overstige 15 mm. De behøver ikke sidde i samme højde som køreskinnen, men kan udmærket sidde 2 mm under skinneoverkanten. Man skal bare huske, at sømmene hæves jævnt op til samme højde som skinnerne ved sporskifter, kryds og lign. Et stykke ledning uden isolation loddes på sømmene på undersiden af underlaget.

Ønsker man større afstand mellem punkt-kontakterne, kan man gøre følgende, hvis man kører med »Märklin«:

Et stykke messing loddes på strømaftageren over hullet i midten, således at der fremkommer en lang jævn glideflade, fig. 9. På denne måde skulle man kunne øge afstanden mellem punkterne til 25 mm.

Jeg kan ikke udtale mig nærmere om denne metode, da jeg endnu ikke har prøvet den, men jeg vil tro, ideen er god. Jeg vil med det første prøve den og bringe mine erfaringer videre.

H. J. Andersen.

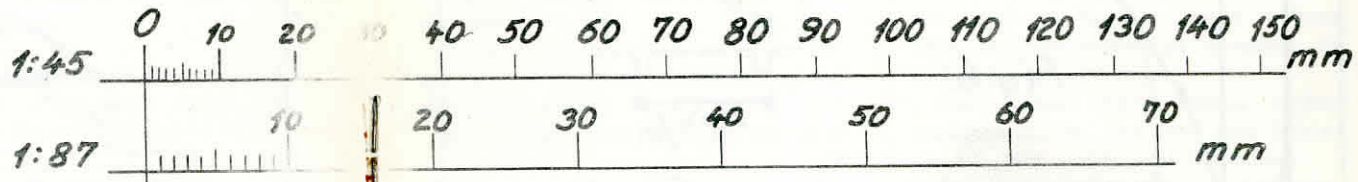
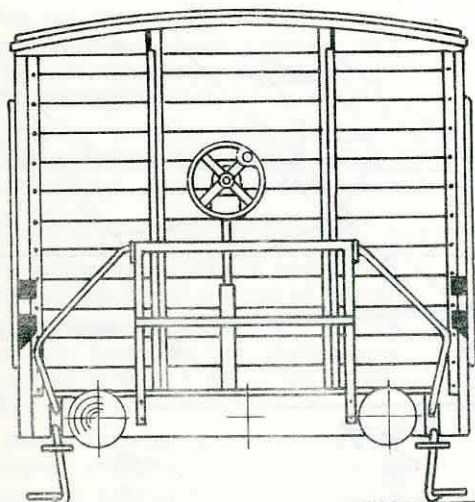


1855

4500

1755

8110 (180,2 mm i „0“)



Skala	tegn. 4-7-54	T. Jensen	Lukket godsvogn	O-HG-4
O-(HO)	Målestok	1:45	ltr. Qab 34571-34620	

Fig. 3.

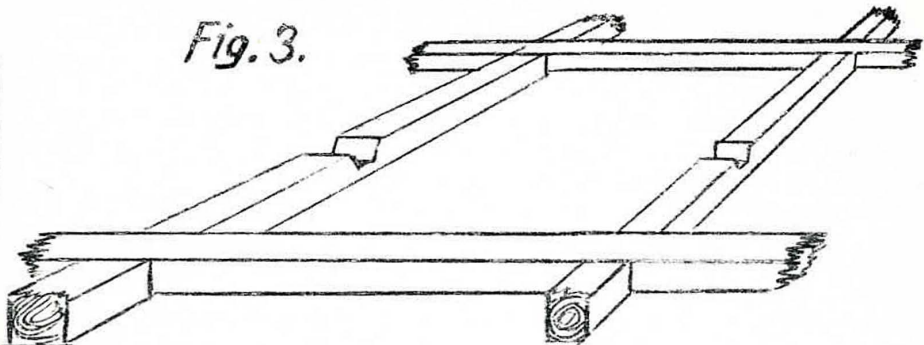


Fig. 5.

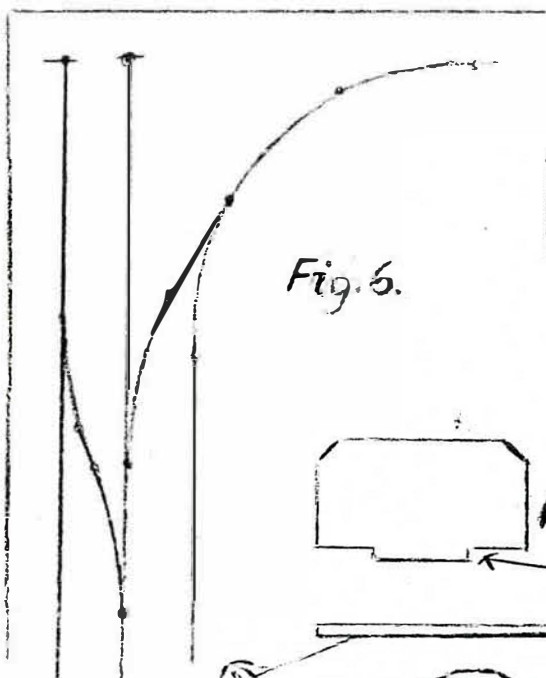


Fig. 6.

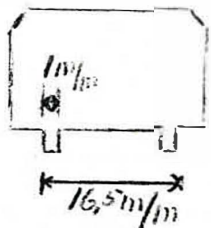


Fig. 7.

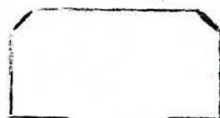


Fig. 8.

STRØMSKINNENS HØJDE



Fig. 9.

DI. A. D. E.

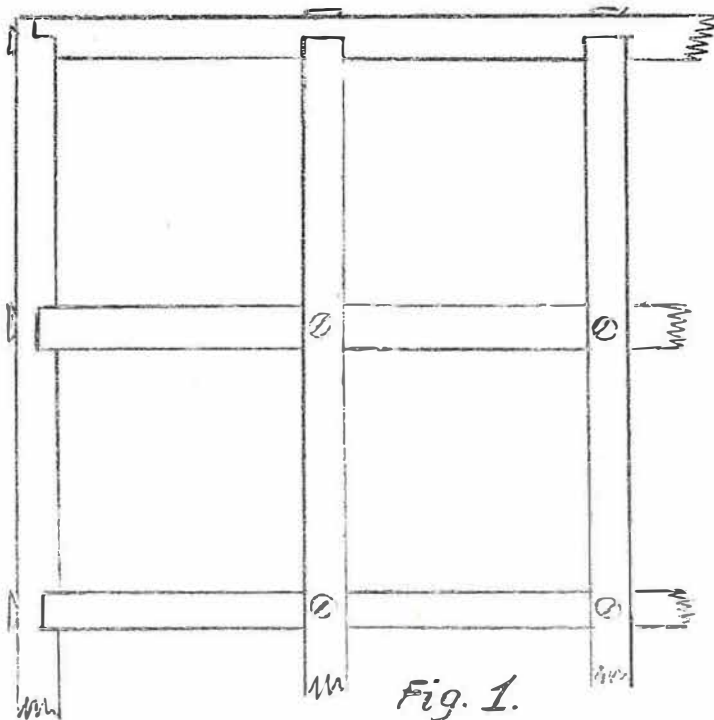


Fig. 1.

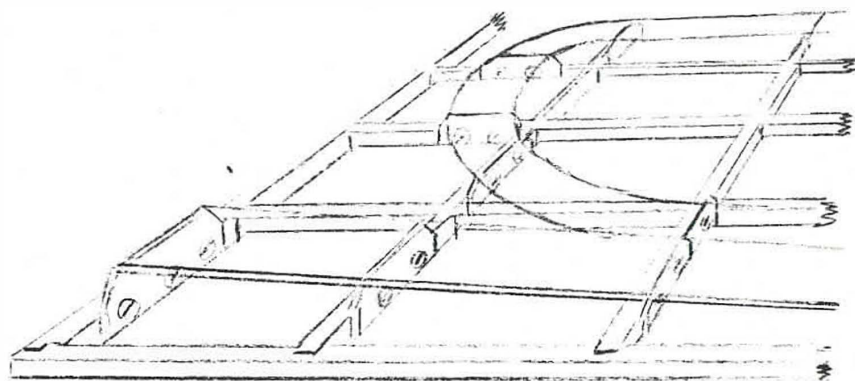


Fig. 4.

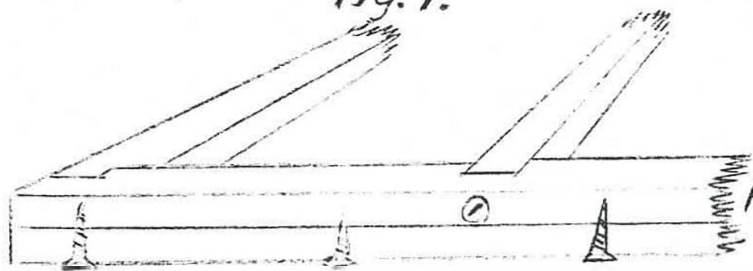
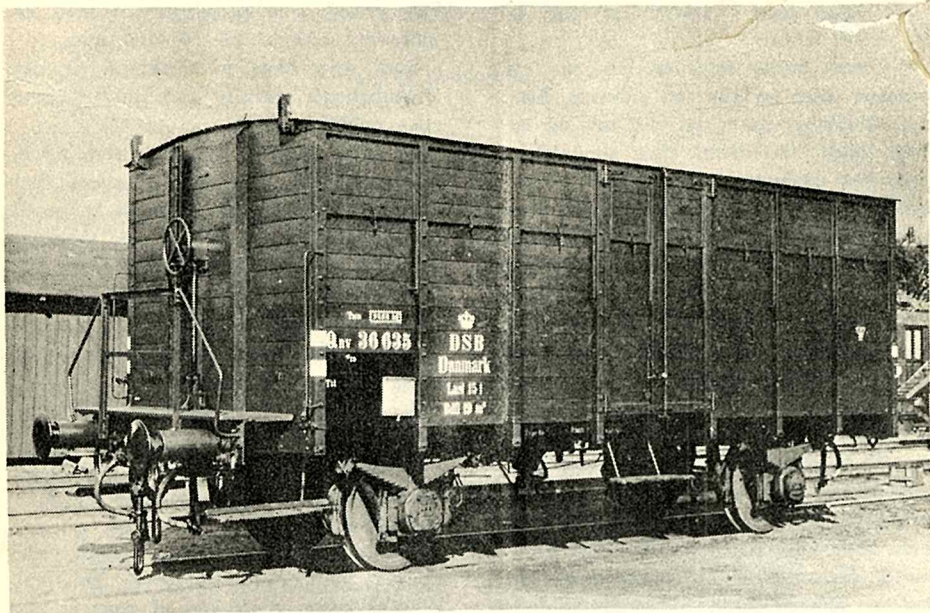


Fig. 2.

Vi bygger en „Q-vogn“ i spor O



Vi har i denne måned valgt at bringe en byggetegning (O—HG—4) af den vel nok mest almindelige godsvognstype, nemlig en af Q-vognene.

Der skulle ikke være særlige problemer ved bygningen af denne model. Vognkassen bygges op af træ, og siderne er 1,5 eller 2 mm krydsfinér, der er ridset på langs for at illudere brædderne. Sidestøtterne laves af lister, og lemmene laves af

små finérstykker. Taget laves af et tørt stykke træ, der høvles til, så det får den rette hvælving.

Undervognen kan enten bygges af træ eller metal. Det anbefales i hvert fald at lave undervognen af metal, hvis man bygger i skala 1 : 45. — Vognen har følgende farver: Taget gråt, vognkassen brun, undervogn sort og påskriften er hvid.

VLOJ.

Lidt om BYBANER

v/ Vette Jørgensen, Hellerup.

Skinnetransporten i storbyer deles mellem sporveje og jernbaner, som igen kan deles i omegnsbaner og egentlige bybaner. Omegnsbanerne består dels af forstadstog og fjernjernbanelinier og dels af selvstændige forstadsbaner.

Spornettet for omegnsbaner er som

regel ret stormasket og derfor er det ofte nødvendigt med en egentlig bybane. Der findes dog overgange mellem alle de nævnte skinettransportmidler.

Den første undergrundsbane blev bygget i London 1863 og den første højbane i New York 1876.

Højbaner anbragt på jernkonstruktioner midt i gaderne er billigere i anlæg end undergrundsbaner og derfor blev der anlagt en del af dem før i tiden. Men de

erstattes nu af undergrundsbaner, fordi der er forskellige ulemper ved dem, bl. a. støjen.

Undergrundsbaner kan anlægges på forskellig måde. De tre mest anvendte er: 1) Parisersystemet: hvælvede tunneler bygget som bjærgtunneler, 2) Berlinersystemet: rektangulært tunneltværsnit udført i åben udgravning fra gadeniveau og 3) Londonsystemet: cirkulære, dybtliggende støbejernsbeklædte rør udført med »skjold« (tubelinierne). Metoden, der anvendes, er afhængig af jordbundsforholdene. I Paris består grunden af en kalkagtig mergel, og grundvandstanden er lav, i Berlin består grunden af diluvialaflejringer og grundvandstanden er høj, og i London består grunden af fast blåler, der er uigennemtrængelig for vand, og grundvandsbestanden er lav. Dybden af en undergrundsbane er foruden af jordbundenafhængig af gadenettet. I Paris følger undergrundsbanen på store strækninger boulevarderne. Afstanden fra gadeniveau til underkant hvælving er mindst 1,25 meter. I London er gadenettet mere kroget og undergrundsbanen kan derfor ikke alle vegne følge dette. Af den grund har det været nødvendigt at gå ned i stor dybde for at komme fri af husfundamentterne.

For at undgå stor tunnelhøjde anvendes som regel 3' skinne til strømtilførsel. På 3' skinnebaner skal fritrummet fra vogn til tunnelloft være mindst 0,15 m, for at afsporede vogne kan løftes op på sporet igen. Afstanden plejer dog at være større. På de nye tubelinier i London er afstanden dog ikke mere end 7,5 cm.

Med undtagelse af tubelinierne er der i tunnelerne mulighed for, at personalet kan passere under toggangen. Enten kan personalet gå i ydersiden af sporet, hvor der med mellemrum er nicher, eller også kan det gå mellem de to spor. Afstanden mellem modgående tog skal da være mindst en meter.

Stationernes afstande kan variere fra et par hundrede meter i byens centrum til et par kilometer i forstæderne.

Ved dybtliggende undergrundsbaner bør stationerne lægges højt i længdeprofilen, da rejsehastigheden og trafikkapaciteten derved forøges.

Perronerne kan anbringes enten mellem eller også uden for sporene. For at undgå for lang afstand mellem perron og vognkant bør stationerne lægges på ret bane. Skilte med stationens navn bør anbringes med en meters mellemrum i hele perronens længde.

Ved dybt- eller højtliggende stationer transporteres passagererne fra gadeplanen til perronerne enten med elevatorer eller også med elevatorer, der bør foretrakkes, da trafikkapaciteten ved disse er størst.

De fleste bybaner har normalsporvidde med følgende vognbredder: 2,3—2,4 m, 2,6—2,7 m samt 3,0—3,2 m. Til sammenligning kan anføres, at bredden af normale jernbanevogne er ca. 3,0 m. De tre nævnte bredder svarer til tre, fire og fem siddepladser på tværs samt midtergang.

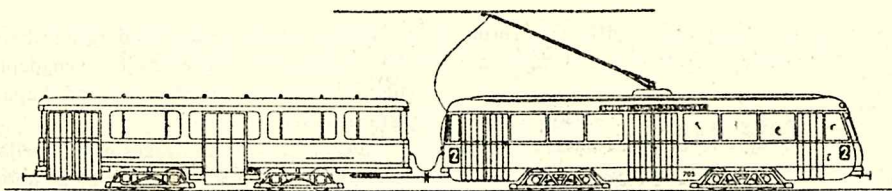
Vognens dimensioner bør være saa store som muligt. En stor vognbredde kræver ganske vist en større tunnelbredde; men til gengæld bliver udgiften til rullende materiel mindre, fordi de brede vogne tager flere passagerer end de smalle uden at være ret meget dyrere. Vognlængden bør ligeledes være stor, fordi det er billigere at fremstille et tog med bestemt længde af lange vogne end af korte. En meget anvendt længde er 17—18 meter.

For at gøre stationsopholdene så korte som muligt bør vognene have et stort antal brede døre.

(Næste gang: Lidt om Londons bybaner).

Krydsningssporskiftet

kan vi desværre først bringe byggebeskrivelsen til i september-nummeret.



Fra kapervogn til den nye linie 2

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

DEN FIREAKSLEDE BOGIEVOGNS-TYPE.

Alle de hidtil omtalte vogne, der blev anskaffet indtil 1920, tilhører, til trods for deres forskelligheder, en og samme gruppe, hvori man nok kan følge en fremadskridende udvikling, men en udvikling, der dog ikke har medført radikale ændringer af vogntyperne.

Da sporvejene i 1928 — efter omtrent 10 års stilstand — igen stod overfor nyanskaffelser af sporvogne, var man klar over, at der måtte skaffes en helt ny TYPE for at tilfredsstille tidens krav til byens vigtigste transportmiddel. Spornettets udformning tillod, når vognenes ender tilspidsedes, en større vognlængde på 12,3 m og en største vognbredde på 2,2 m, og opgaven blev derfor at skabe en vogntype indenfor disse rammer. Det første spørgsmål, der meldte sig var antallet af aksler. Toakslede vogne som de hidtil anvendte var billigere i anskaffelse og drift end de fireakslede bogievogne, men bogievognenes iøjnespringende fordele ved den stedse voksende kørselshastighed bevirkede, at man valgte bogier som undervogn til den nye type.

Efter ind- og udstigningsåbningernes anbringelse på sporvognene skelner man mellem peronvogne, hvortil alle de gamle lukkede sporvogne hører, og midterindgangsvogne, hvor ind- og udstigningen sker til en perron i midten af vognen. For motorvognenes vedkommende har per-

ronvognene den fordel, at man på en naturlig måde opnår den nødvendige adskillelse mellem vognstyrerens plads og den om aftenen oplyste vognkasse, medens man på midterindgangsvognene må træffe særlige afspærringsforanstaltninger, der hindrer en god udnyttelse af gulvarealet til ståpladser.

Denne anke mod midterindgangsvognene gælder som anført kun motorvogne; som bivogne frembyder midterindgangsvogne den fordel, at der kun er eet ind- og udstigningssted, som bivognskonduktøren selv kan overvåde uden motorvognskonduktørens hjælp, og man opnår herved både en hurtigere ekspedition ved sporvognsstoppestederne og en forøget sikkerhed.

Ud fra disse betragtninger blev det afgjort, at motorvognene skulde bygges som perronvogne og bivognene som midterindgangsvogne.

Ved valget af siddepladsernes anbringelse var der ikke tvivl om, at man måtte have tværsæder, og man ønskede tillige vendesæder, der muliggjorde det for alle passagererne at køre forlæns, ligegyldigt i hvilken retning vognen bevægede sig.

Efter at overvognens inddeling i vognkasse og perroner var fastslået, var vognens hovedmål fastsat, og man kunne nu i samarbejde med stadsarkitekten begynde på detaljerne.

Medens de andre vogne har ruftag, d.v.s. har midterpartiet af taget løftet, således at der bliver plads til ventilations-

ruder, er der ved de nye vogne anvendt tøndetag, der er lettere, billigere og ved den større vognlængde konstruktivt bedre, samtidig med at det giver vognen et mere »moderne« udseende. Som erstatning for de udeladte ventilationsruder er dels anbragt ventilatorer i loftet, og dels er enkelte af vinduerne indrettet som skydevinduer, i senere vogne dog alle vinduer i vognkassen.

Ikke alene taget, men endnu mere vinduesinddelingen giver vognen et fra de gamle vogne stærkt afvigende udseende, og da motorvognens vinduesinddeling efter stadsarkitektens forslag også er anvendt i bivognen, får hele vogntoget et mere ensartet udseende, end det er lykkedes at skabe nogen andre steder, hvor man også sammensætter vogntoget af en perronvogn og en midterindgangsvogn.

Dørene er to-fløjede (for bivognens indgang dog tre-fløjede) skydedøre, der løber paa kugler og har de enkelte dele sammenkoblet og gensidigt styret med tandhjul og tandstang.

Destinationsskiltene, der angiver liniens endestation, er rulleskilte på lærred, anbragt i en kasse på perrontaget og belyst om aftenen ved bagved liggende lamper med reflektorer. Taglanterne er indbygget i taget, hvorved man undgår, at trolleysnoren i blæsevejr slynger sig om den, hvilket af og til sker paa de gamle vogne.

Bogierne har 5 m's tapafstand og 1,6 m's akselafstand; deres dragere består af to plader, nittet til mellemliggende U-jern. Hovedtraversen bæres af bladfydre op-hængt i pendlende stålstropper, der hviler på bogiedragernes hoved. På hver side af akselkasserne hviler bogiedrageren på skruefydre, drageren er symmetrisk omkring den plan, hvori belastningen virker. Hjulsættene er efter de tyske normer med 660 mm hjuldiameter, og akselkasserne er forsynet med rullelejer.

Vogntoget er forsynet med et dansk opfundet fuldautomatisk signalsystem.

Da man skulle til at bygge vogne af den nye type, afveg denne på så mange

punkter fra den tidligere, at man på sporvejenes værksteder først byggede et forsøgsvogntog (fig. 1—2—3), dels for at prøve konstruktionerne i praksis og dels for at kunne tilrettelægge en rational fabrikation. Motorvognen (nr. 501) blev sat i drift den 31. januar 1930 på linie 1.

Vinduesrammerne var malet sorte og perronerne var som på de gamle vogne malet mørkere for ikke at gadesnavset skulle kunne ses så tydeligt. Dørene var naturtræsfarvede. Vognen blev taget ud af driften i april, og da den igen kom på gaden 1. maj, denne gang sammen med bivognen (nr. 1501), var den malet i nye farver, som er bibeholdt ved alle de følgende vogne af denne type, dog senere med enkelte ændringer.

Forsøgsmotorvognen havde modstandene liggende under vognkassen, men da der som følge heraf udbrød ild i vognen, flyttede man på alle de efterfølgende vogne modstandene op i kasser på taget. Dette er senere også ændret på forsøgs-vognen.

Den 19. juni 1930 fik sporvejene bevilning til at anskaffe 30 motorvogne og 30 bivogne af den nye type. Da sporvejenes værksteder ikke selv kunne overkomme at bygge alle 60 vogne så hurtigt som trafik-tilvæksten krævede det, blev de 30 første bivogne (nr. 1502—1931) bygget af vognfabrikken »Scandia« i Randers, men de senere anskaffede vogne er alle bygget på sporvejenes værksteder. (Fig. 7-8). Ialt er af denne type bygget 118 motorvogne, hvoraf 10 blev solgt til N.E.S.A. (nr. 501—608 og N.E.S.A. nr. 921—930, nuv. nr. 609—618) og 83 bivogne (nr. 1501—1583). De sidste vogne blev bygget i 1941.

(Fortsættes med: *Sporvejene under besættelsen*).

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.

Drejer det sig
om modeljernbaner -
saa læsøg

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 — København K.

Tlf. Byen 5703 — Postkonto 53761

MECCANO's Dinky Toys

giver et udmærket supplement til banens udstyr med det væld af Køretøjer, der nu kan fås. Der er snart alle typer, person-, vare- og lastbiler, politi-, brand- og militærbiler. Der er mange morsomme modeller at vælge imellem og vort bilde viser en af de sidste nyheder på



Dinky Toys No. 480, Bedford 10-cwt. Van "Kodak".

varebilernes område. Det er den nye KODAK varevogn, som lige er kommet på markedet i England og som vi kan vente her til landet i slutningen af september sammen med de andre nyheder fra Meccano. Det drejer sig om flere biler, nye jernbanevogne i B.R. farver — både i O og HO — et nyt lok i HO og flere andre små og store ting.

BP.

KLUBMEDDELELSER

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

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Formand: civiling. Poul E. Clausen,
Rådhusvej 65, Charlottenlund.

Næstformand: Signaling. cand. polyt. James Steffensen, Ehlersvej 8, Hellerup.
Sekretær: Hr. P. Adamsen, Gentoftgade 37, Gentofte.

Klublokale: Nørrebro station

Fast mødeaften: 1. mandag i hver måned.

SAVNER DE NOGET I UDENLANDSKE VARER?

Det er vor hobby at fremskaffe disse til Dem. Lad os høre, hvad De ønsker. Mange nyheder er allerede på lager og vort nye modelbanekatalog under udarbejdelse.

BERG RADIO & HOBBY - ÅRHUS

Rubrikannoncer

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.)

Påbegyndt HO-anlæg bestående af: 1 S-maskine, 2 vogne, 20 m messingskinne m. underlag samt 2 plader á 1,10 m × 1,26 m. Kr. 150,—. Billet mrk. 654 til MB-nyt.

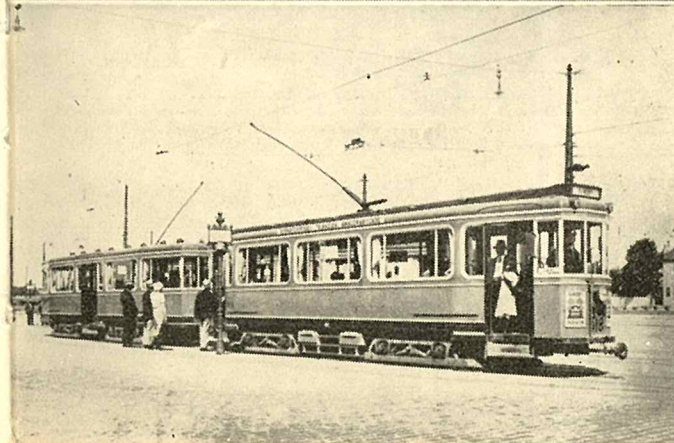
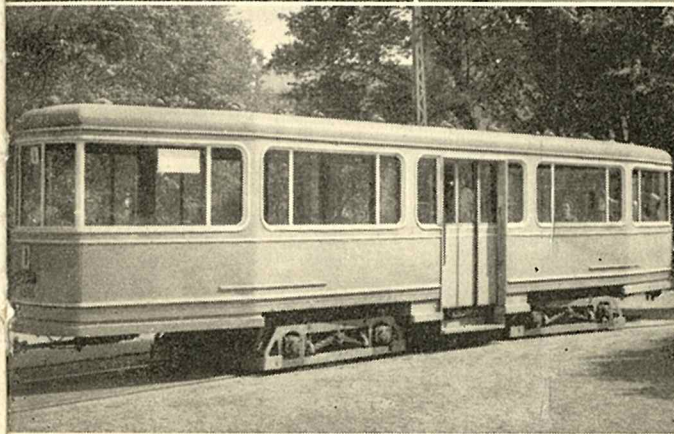
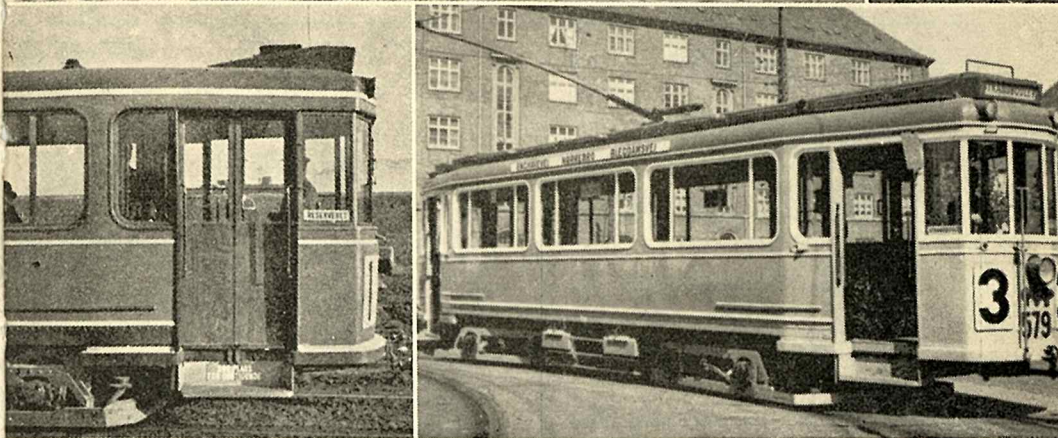
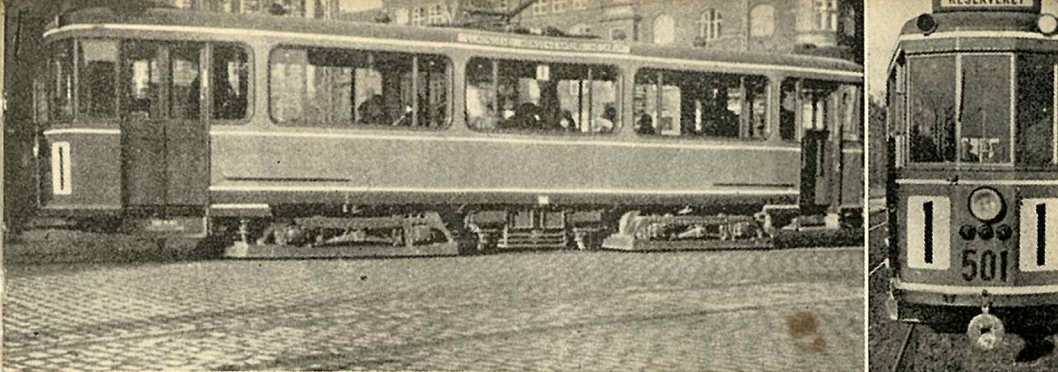


Fig. 1—2—3:

Forsøgsmotorvogn
nr. 501

Fig. 4:

Bogie-motorvogn
type 1930

Fig. 5:

Bogie-bivogn
type 1930

Fig. 6:

Sporvognstog
type 1930