

— se bøgerne
hos Deres
boghandler
eller
modelbane-
forhandler

pr. bd. kr. 4.25

Svend Pedersen

MODELBANEN 1-4

1. På sporet

★

2. Strømmen sluttes

★

3. Rullende materiel

★

4. Landskab og bebyggelse

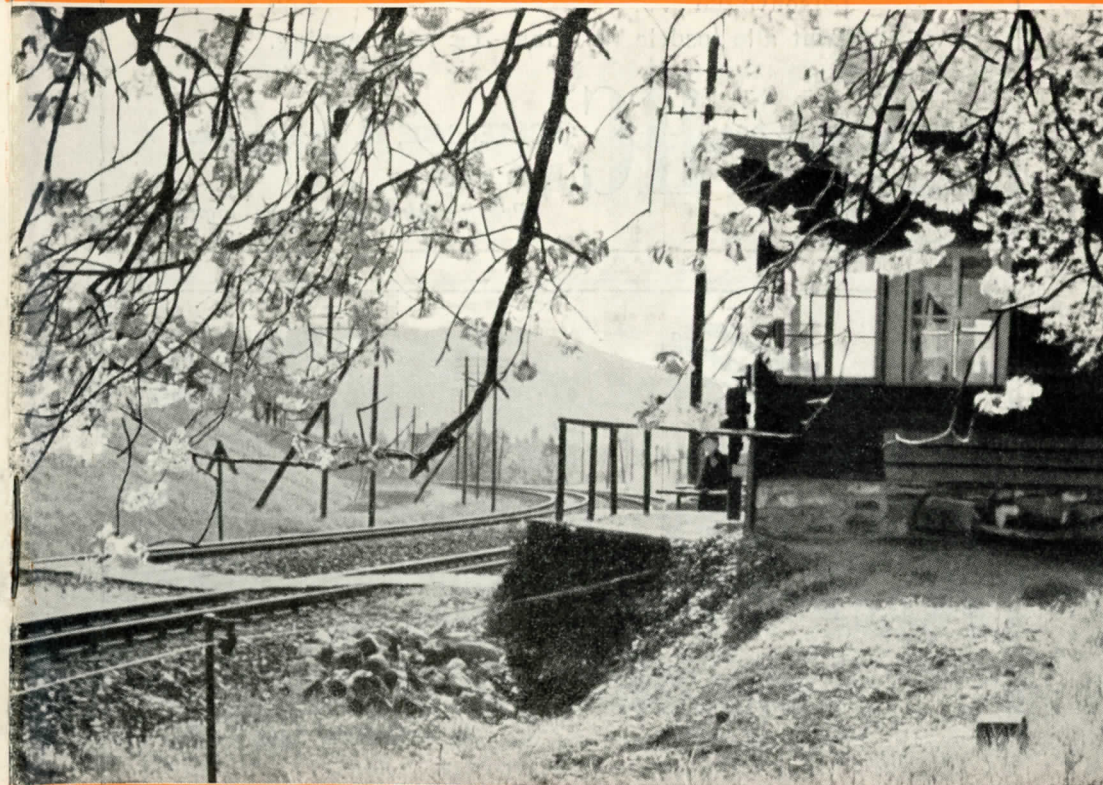
Populært, men først og fremmest sagligt, videregiver Svend Pedersen her de erfaringer, som han selv har høstet. — De fire bøger danner tilsammen en fuldkommen vejledning i, hvordan man bygger sit eget anlæg. For begyndere er de uundværlige, for viderekomne bringer de en mængde gode råd og vink.

C. A. REITZELS FORLAG

Axel Sandal



MODELBANE *Nyt*



4

4. ÅRGANG


APRIL 1955

PRIS

150

HOBBY CENTRALEN

ALT TIL MODELJERNBANER

Med  modeljernbaner har man nu alle betingelser for at bygge et naturtro anlæg til rimelige priser f. eks.:

skinner.....	kr.	0.90
lokomotiver.....	fra -	45.00
godsvogne.....	- -	3.00
personvogne.....	- -	4.50

samt alle løsdele til skinne- og vognbygning.

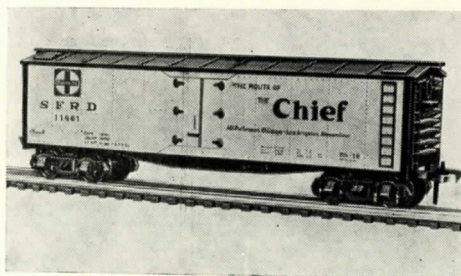
Kom hen og se hos **HC** MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x
(Provinsordrer ekspederes omgående)

Pristiliste tilsendes mod 40 øre i frimærker



Den store succes!

Fleischmann fremstiller også amerikanske vogne og disse kan også købes i Danmark. Der findes både person- og godsvogne og den her afbildede vogn er netop karakteristisk for disse vogne.



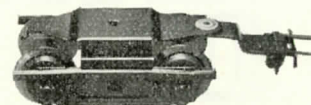
Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A København K. Tlf. C. 9117 - 9118

Long El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke



Bogie med „Sikker“-kobling.

Denne bogie — forsynet med en kobling, som også passer til Märklin, Rivarossi m. fl. — er den absolut førende på det danske marked og velegnet for selvbyggere. — Og så er prisen kun **kr. 3,50.**

Se den hos Deres forhandler!

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

HO Rivarossi

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

Udkommer med 6 numre om året.

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

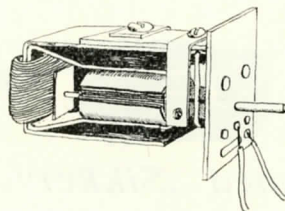
Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

FRIIS

ELEKTROMOTOR

**DEN MINDSTE!
DEN KRAFTIGSTE!**



med viklet anker
kr. 17,50
almindelig
kr. 14,40

6—12 v. universalmotor
ca. 8000 omdr. min.
strømforbrug: 210 mA
vægt: ca. 20 gr.

Bygge- og samlesæt m. tegning,
som enhver fingernem model-
bygger kan samle og vikle.

Se den hos Deres forhandler!

En gros:
BENT PALSDORF
Holmens Kanal 32, København K.

FRIIS
KØBENHAVN — BRØNSHØJ

LYCO-Nyheder

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

Af Nyheder kan nævnes:

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

Af andre Dele kan nævnes:

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

Bemærk at Pærerne i alle LYCO Dele er let udskiftelige!

Firma LYCO
Taga 358 ydun

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

April 1955

Nr. 4

MAN SNAKKER

Vi modtager mange morsomme og interessante breve fra vore læsere, men i den sidste tid har nogle af dem indeholdt en del kedelige bemærkninger om vore artikler om sporvejene. Jeg vil på redaktionen vegne komme disse læsere i møde.

Ifølge den definition, vi i vort 1. nummer (1952) bragte, er der ingen forskel på de to transportmidler, og jeg gad vide, om man er i stand til at henvise til noget, der adskiller jernbane og sporveje som to hinanden uvedkommende forskellige foretagender. Nogle mener at vide, at det er et fåtal, der interesserer sig for sporveje. Denne 'viden' er ganske ubegrundet. Det viser sig derimod ved en nærmere undersøgelse, at ca. 1/4 af vore abonnenter er 'sporvognsfolk'. Der er så stort et antal, at der må tages hensyn dertil. Morsomt nok er interessen bredt langt udover 'sporvognsbyerne' København, Århus og Odense. Vi har nemlig læsere både i Holland og Sveri-

ge, der netop køber bladet, fordi det bringer artikler om sporveje i al almindelighed.

Mon de mennesker, der f. eks. kun bygger D.S.B. materiel, ser med de samme kritiske øjne på skinnebussen? Den er dog kun en moderne form for sporvogn. At den drives af en eksplosionsmotor og ikke af elektricitet skulle ikke gøre noget til sagen.

For den, der er særligt hemmet af pladsmangel, byder sporvognene på store muligheder på grund af de skarpe kurver, de er i stand til at klare. At de desuden kan knyttes direkte sammen med modelbanen i landskab og køreplan skulle kun være en fordel yderligere. Nu har vi desværre ingen steder herhjemme, hvor sporvogne kører fra centrum langt ud på landet, og hvor den landlege strækning har karakter af forstadsbane. Det er imidlertid tilfældet i de fleste lande, f. eks. i Holland, hvor man kan køre mellem Leiden og Delft i

VORT FORSIDEBILLEDE

giver en lille forårsstemning fra jernbanen, netop som vi i disse dage ser frem til og drømmer om. Sig så ikke, at der mangler romantik ved banerne!

sporvogn, og i Tyskland kan man køre mellem Rhinbyerne og tilmed over en landegrænse, mellem Freilassing og Salzburg, (jævnf. endvidere artiklen om Oslos bybaner) og hvorfor være så konservativ ikke at føre de samme systemer ind i modelbanen?

Nogle af de omtalte læserbreve beklager sig endvidere over længden af artiklen om Københavns Sporveje. Deri haver de ret, og vi beklager det. Det er vor agt at variere stoffet således, at vi herefter hveranden måned bringer artikler omhandlede bybaner og de øvrige måneder sporvejsartikler. Det skal dog pointeres, at de nødvendigtvis ofte må gribe ind i hinanden.

Som et kuriosum kan nævnes, at jernbanen på hollandsk kaldes 'SPOORWEG'.

Brandstrup.

RETTELSE!

I tegningerne i forrige nummer til artiklen om 2-skinnedrift havde indsneget sig en fejl. I fig. 1b og 2b var pilen, der viste omløbsretningen vendt den gale vej. Som de var, løb ankeret nemlig samme vej som på fig. 1a og 2b. — Undskyld!

2-SKINNEDRIFT (fortsat fra nr. 3)

Hjulene. Det siger sig selv, at man må bruge isolerede hjul, da der ellers vil være direkte kontakt mellem skinnerne og dermed kortslutning. Nogle tror, at det kun er lokomotivet, der skal have isolerede hjul, hvilket naturligvis ikke er rigtigt. Dette medfører, at industrielt materiel som Märklin, Long, Bucu, Hornby m. fl., ler altsammen er beregnet til 3-skinne-drift, ikke kan køre på skinner, der stammer fra Fleischmann og andre 2-skinnefabrikater. Det omvendte er der som regel

ikke noget til hinder for. Man ser da også et firma som Rivarossi, der fremstiller materiel til både 2- og 3-skinnedrift, bruge de samme vogne, mens skinner og lok er forskellige.

Ved selvbygning slipper man nemmest over vanskelighederne ved at bruge hjul af et isolerende formstof (plastic). Det benyttes af Fleischmann, Trix, Triang toys og Rokal. Metalhjul er imidlertid både bedre og pænere, samtidig med, at de muliggør to fremgangsmåder, hvilket fremgår af fig. 12 og 13.

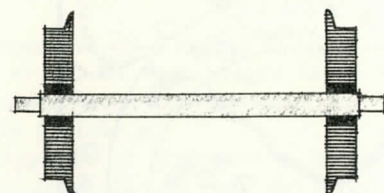
Fig. 12: først tages hjulet af akslen, hullet bores ud til 3—4 mm i diameter, et stykke plexiglas drives ind, det over-skydende pudses af, hvorpå man borer et nyt hul af samme diameter som det første og atter sætter hjulet på akslen.

Den fremgangsmåde, der er vist i fig. 13, er væsentlig lettere og giver, hvis man har en drejebænk, som regel det bedste resultat. Man tager et almindeligt hjulsæt, skærer ca. 2 mm af akslens midte. En stang af plexiglas, af samme længde som den oprindelige aksel, udbores, så de to akseldele kan sættes ind. Har man en drejebænk, er der ikke noget i vejen for, at man borer ind fra begge sider. Man kan eventuelt fylde lim i plexiglasset, umiddelbart før de to akseldele presses ind.

Følger man fremgangsmåden fra fig. 12, kan man nøjes med at isolere det ene hjul. Det gør strømaftagningen til motor og vognbelysning en del lettere, idet man undgår strømaftagere. Man kan da nemlig tage strømmen fra aksellejet, henholdsvis boggiesiden.

Det må bemærkes, at man ikke kan benytte de almindelige aksellejer og bogier, hvor der er direkte metallisk forbindelse mellem hjulene. Man må derfor isolere mellem aksellejer, henholdsvis boggiesider og vognbund, hvor denne er af metal.

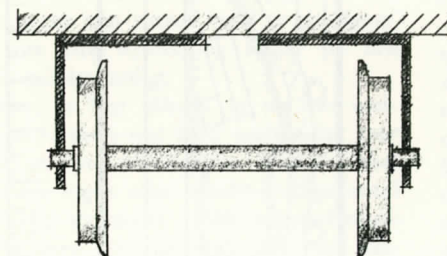
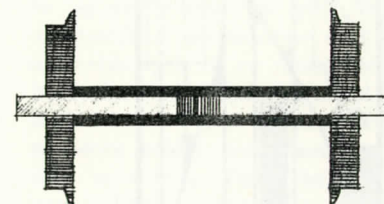
Br.



12.
METALHJUL
METALAKSEL
ISOLERINGSBØSNING

13.

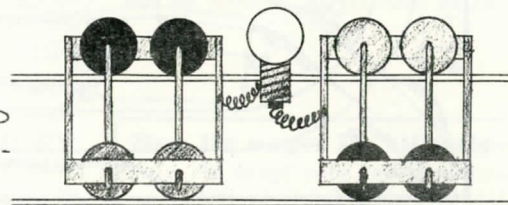
METALHJUL PÅ
AKSEL
PLEXIGLASRØR

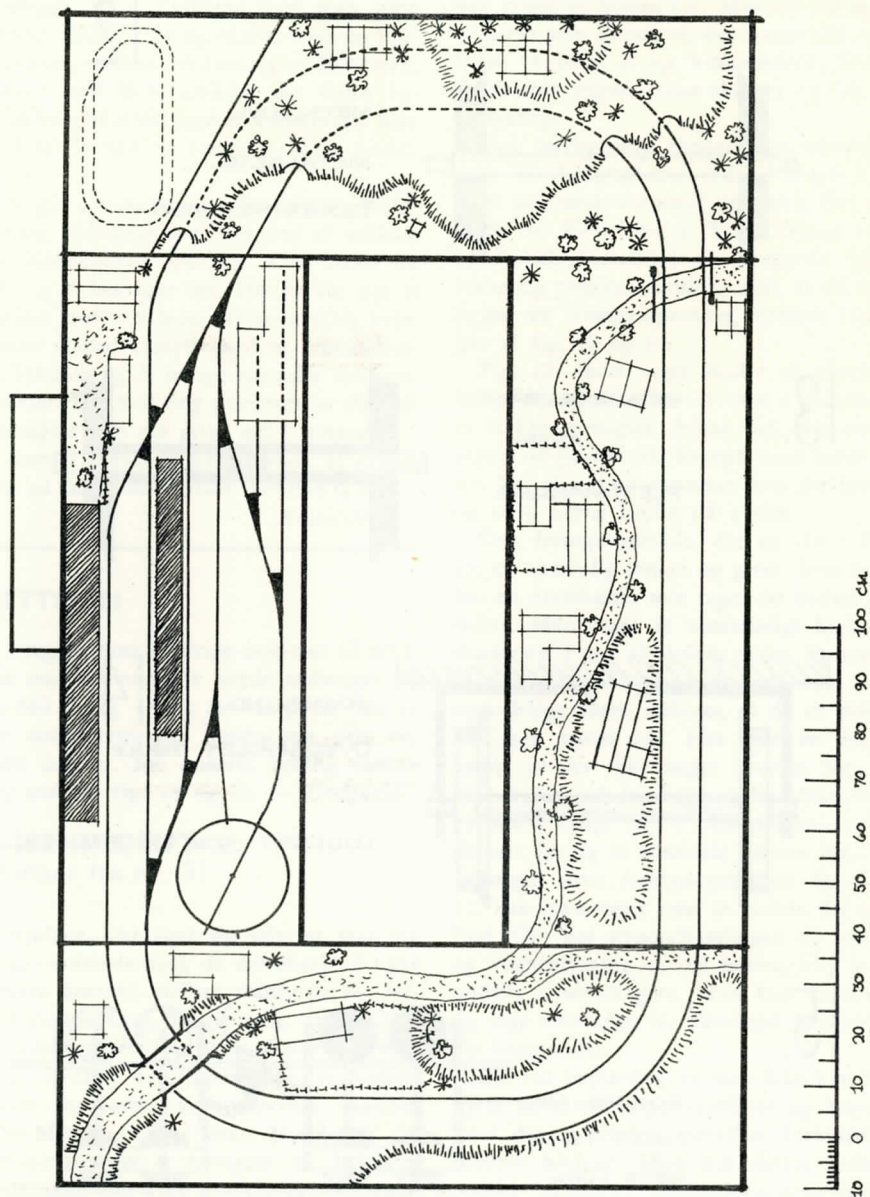


14.
VOGNBUND
OVERSKÅRET BØULE
HJULSÆT SOM PÅ FIG. 12.

15.

BOGGIER MED
HALVT ISOLE-
REDE HJUL.





MÅNEDENS SPORPLAN (PLAN 20)

LÆSERNE BYGGER! (månedens sporplan)

For nogen tid siden modtog vi følgende fra en af vore mest trofaste læsere, snedkermester Svend Trøst Refsgaard Jepsen, Lyby pr. Lyby st.:

„Anlægget der er tænkt som et transportabelt anlæg til min søn blev bygget på fire ens kasser af format 47×135 cm. Siderne på kasserne er 10 cm høje og falset til 9 mm krydsfiner = 3 lag „Abaci“ spærrefiner på 2,8 mm, som jeg lime-de sammen. Jeg brugte dette materiale, fordi det er let og ikke slår sig. Banen blev bygget på bunden af kasserne, der blev boltet sammen med vingemøtrikker. Jeg fik derved en bane ud af det på 135×229 cm. Den var let at skille ad og adskilt fylder den ikke mere end $40 \times 47 \times 135$ cm. Takket være den høje side på kassen kan bygninger, træer m. m. sagtens blive siddende fast.

Kasserne kan sættes ind i et skuffemøbel som fire hylder, og fylder på den måde mindst muligt.

Banen er lagt således, at jeg har undgået at få mere end højst nødvendigt spor til at gå over samlingerne. Desuden skal der være ingen eller mindst mulige antal elektriske sporskifter. Alle sporskiftetræk på stationen går i gardinspiraler med stål-tråd indeni. Transformatoren er sat ind under hjørnet ved sporbesættelsesdiagrammet. Ledningerne er ført igennem 3 stk. 30-polede multistik, der er sat fast med hver sin halvdel på hver sin plade, således at de automatisk samles, når kasserne sættes sammen. Til 3. skinne bruger jeg søm som punkt-kontakter. De slås igen-nem og loddes nedenunder. Ved sporskifter bruger jeg ståltråd. Systemet har den fordel, at man er fri for at isolere sporskiftet, da slæbeskoen tvinges op over.“

Industrinyt

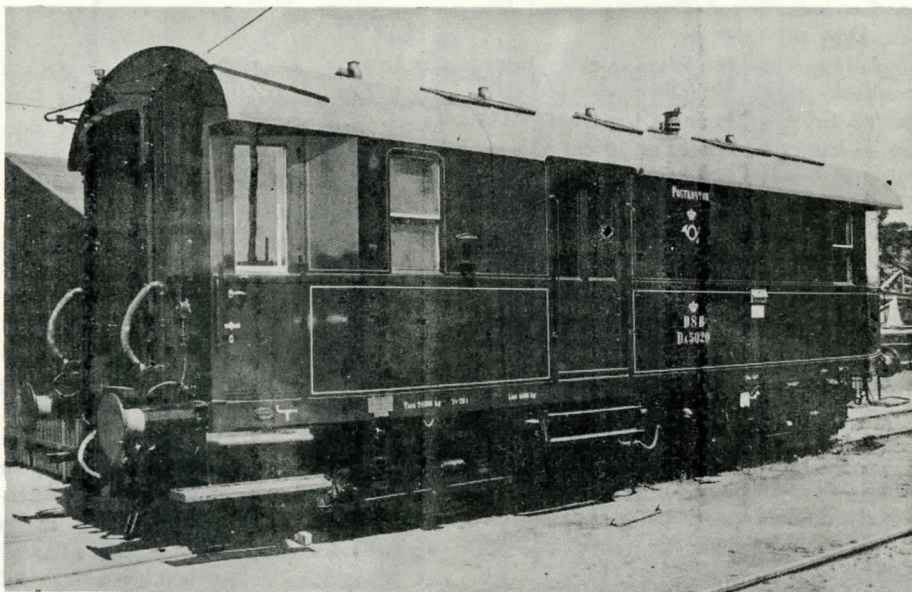
Friis-loddesæt. Det nye firma, „Friis“, der i februar fremkom med en ny lille motor, har ikke ligget på den lade side i den forløbne måned. Det er fremkommet med et lille loddesæt, bestående af en kolbe og en brænder til sprit. Brænderen, der består af en beholder med låg, kan indeholde sprit til en times forbrug. Beholderen er påmonteret en plade, der samtidig bærer en arm til støtte for kolben, så denne holdes over flammen, når den ikke er i brug. Fodstykke, beholder og arm er helt i rustfrit stål og måler ca. $4 \times 5 \times 8$ cm. Kolben er sat sammen af et hoved, lavet af 6 mm kobber, sat på en stålstang. Håndtaget er af varmebestandigt formstof (plastic). Sættet er særlig egnet til lodninger af f. eks. detaljer på et lokomotiv, finere ledningsføring ved motorer o. lign. Kniber det med at holde emnet varmt, er der også råd for det, thi Friis har også fremstillet en lille trefod, monteret over en brænder af fornævnte type. Man kan så have emnet liggende her-på, mens man lodder, uden at risikere, at det bliver koldt under processen. Også dette er lavet i rustfrit stål. Loddesættet kommer på 7—8 kr. og trefoden på ca. 5 kr.
Br.

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.

Vi bygger

DSB's postvogn litra DA



Bogievogne pynter ofte mere på en modelbane end to-akslede vogne; men da længden ofte forhindrer kørslen i de skarpe kurver, kortes vognene ofte af med en eller to kupéer. Dette må selvfølgelig skære en modelbygger i hjertet, og vi har derfor valgt denne gang at bringe en tegning af en af DSB's korteste bogievogne.

Angående bygning af vognkassen skal vi bemærke følgende:

De stiplede linier på nederste billede viser anbringelsen af vinduer og ventiler i taget.

Vognens to sider er ikke ens, forskellen i arrangement af døre, vinduer og på-

skrifter fremgår ligeledes af nederste billede.

Hvad farverne angår, er det de sædvanlige, som gælder for personvogne med gule påskrifter — også for de malede konvolutter under brevkasserne.

NB! Foruden vinduerne i dørene er kun toilet-vinduet udelt, de øvrige fire vinduer er delte ved en vandret midtersprosse.

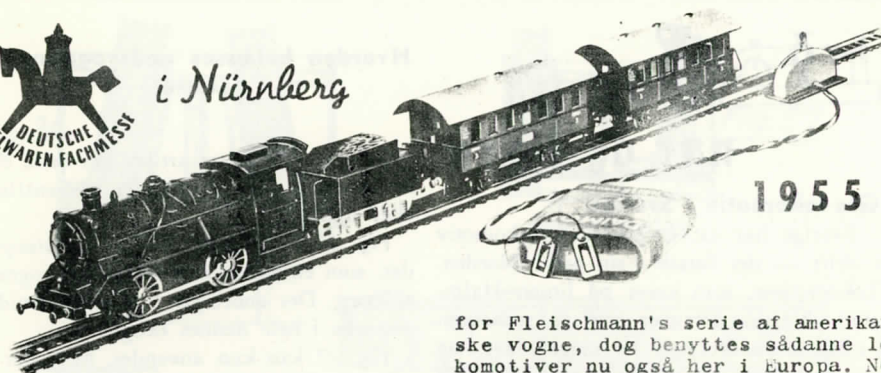
Af andre post- eller bagagevogne har vi tidligere bragt tegninger til følgende:

DSB's bagagevogn litra EH 4/1 (1. årg.)
ONFJ's postvogn litra D 90 82/6 (2. årg.)

DSB's postvogn litra Do 127/8 (2. årg.)
DSB's bagagevogn litra EA 56/4 (3. årg.)



i Nürnberg



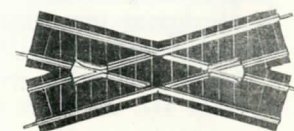
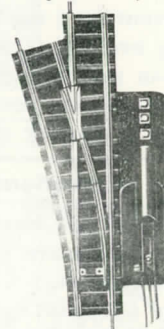
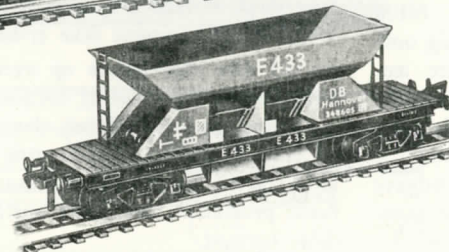
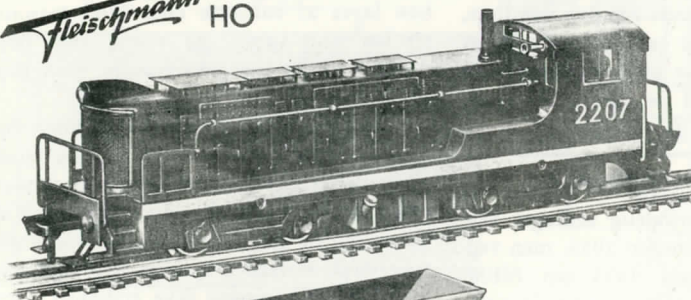
(2. ARTIKEL)

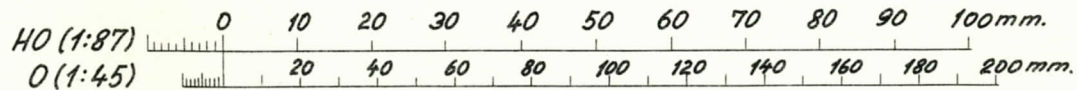
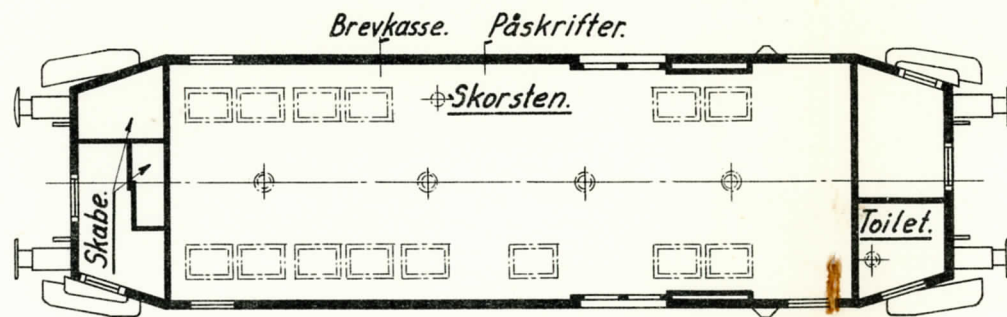
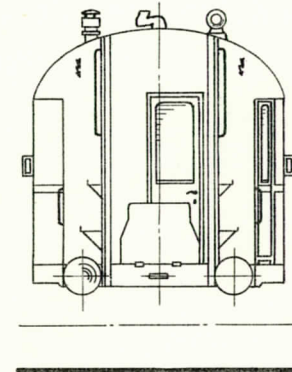
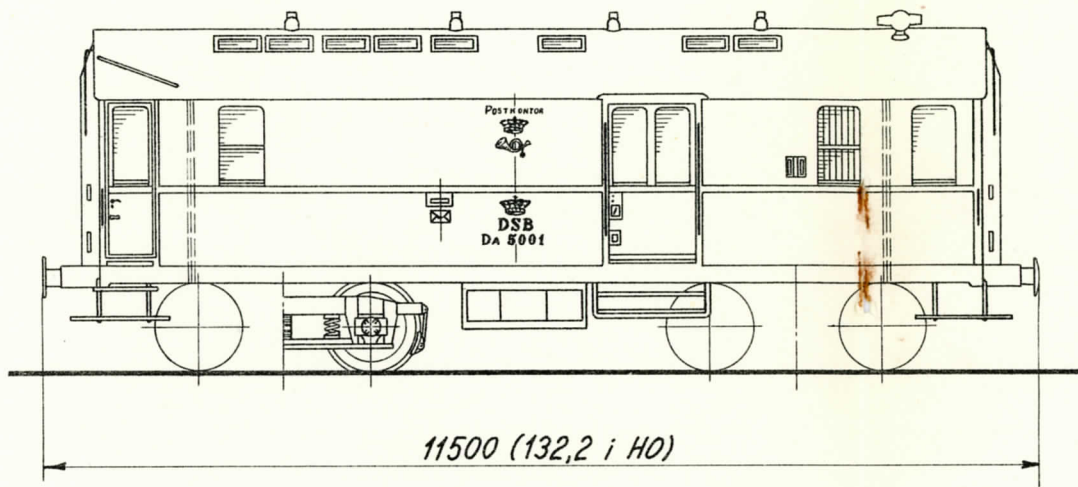
Vi bringer denne gang en nærmere omtale af bl.a. Fleischmann's og Märklin's nyheder.

På denne side vises øverst den nye FLEISCHMANN-batteribane. Prisen er omtrent den samme som for det af TRIX fremstillede togsæt, men her er den til toget hørende polvender forsynet med fartregulator tillige og vognene har automatiske koblinger. Sættet leveres også som godstog. Nederst på siden ses først et all-round diesellokomotiv af amerikansk type, i første række bestemt

for Fleischmann's serie af amerikanske vogne, dog benyttes sådanne lokomotiver nu også her i Europa. Nedenunder ses en større type grusvogn med undervogn af metal og overdel af plastik. Sådanne vogne anvendes også på rigtige baner til andet end grus, for eks. til kul, sten o.lign. Endelig ses de nye universalsporskifter og krydsspor. Disse (sporskifterne) adskiller sig fra de tidligere bl.a. ved at de er kortere og således muliggør en mere naturtro opbygning af anlægget; endvidere er alle tre skinnegrene i sporskiftet samtidig strømførende og det er muligt at skære sporskiftet op. Til slut bør måske lige nævnes, at den hidtidige mulighed for at sambetjene sporskifter og signaler stadig er til stede. Af andre nyheder, som

Fleischmann HO



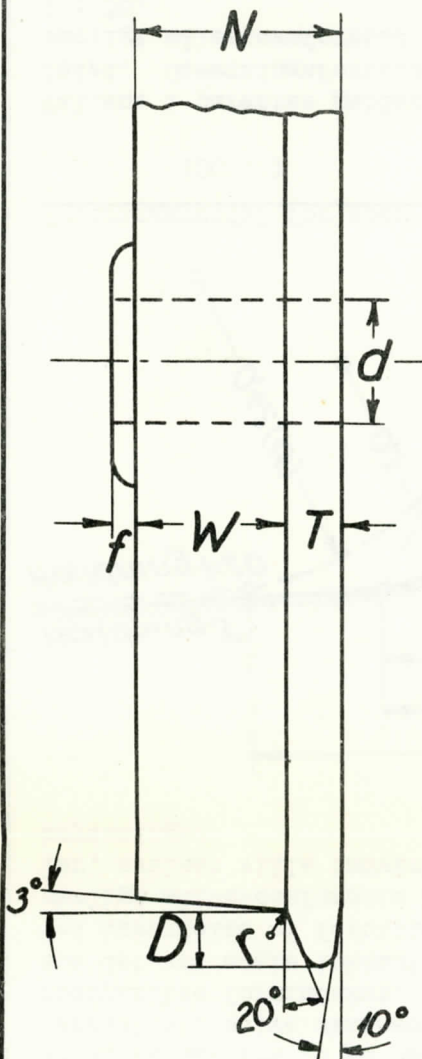


Skala HO - (1:87)	Tegnet 3.-3.-1955 V. Lorenzen Bilag til nr. 4 - 4.årgang - 1955	Modelbane-nyt	DSB's postvogne litra DA nr. 5001-5024.	HO-HD+E-3
----------------------	--	---------------	--	-----------

Normer for Europæiske Modeljernbaner Hjul

NEM
312

Dansk affattelse



	D^1	T	$W^{2)}$	N	r	$f^{3)}$	$d^{3)}$
Forbilledet	36 (25-36)	32,5 (38)	117,5 (97,5-117,5)	140 (130-150)	- (15)	-	-
TT	0,8	0,7 -0,1	1,7 +0,1	2,4	0,2	0,2	1,5
HO	1,0	0,9 -0,1	2,1 +0,1	3,0	0,3	0,3	1,5
S	1,2	1,1 -0,1	2,6 +0,1	3,7	0,3	0,4	2,3
O	1,5	1,3 -0,1	3,4 +0,1	4,7	0,4	0,5	2,3
1	1,8	1,6 -0,1	4,1 +0,1	5,7	0,5	0,6	3,0

1) Forbilledets maksimalværdi (slidgrænsemål) 36 mm er lagt til grund for beregningen af modelmålene.

2) Med henblik på forøgelse af løbefladens bredde er målepunktet ved overgangen mellem løbeflade og flange forlagt til skinneoverkant (jfr. NEM 311).

3) Målene f og d gælder for vognhjul. De anførte værdier for d er kun tænkt som rettesnor. De virkelige mål og pasningen mellem hjul og aksel afhænger af den måde, hvorpå hjulet befæstes på akslen.



nyt fra nær og fjært

Gas-lokomotiv i Sverige

Sverige har sat et gasdrevet lokomotiv i drift — det første i sin art i Norden. Lokomotivet, som kører på linjen Halmstad—Nässjö, betegnes som en sensation.

Brændselsforbruget er meget lavt, og går man over til en seriefremstilling, vil lokomotivet kunne bygges billigere end tilsvarende dielelektriske og dieselhydrauliske typer. Maksimalhastigheden er ikke overvældende, 90 km i timen, men fuldt ud tilstrækkelig på kortere afstande. Gas-lokomotivet skal være fantastisk let at manøvrere. Man behøver blot at trække et håndtag frem eller tilbage — og så naturligvis passe bremsene.

Ekspresen Moskva—Berlin

Det første direkte eksprestog mellem Moskva og Berlin afgik forleden fra Moskva, oplyser den russiske radio. Der er fremstillet 6 tog specielt for den nye linje, og hver vogn har to sæt hjul, således at man ved den russiske grænsestation Brest kan overføre dem til de europæiske spor, der er smallere end de russiske.

De internationale standards

NEM 312 blev oprindeligt vedtaget ved MJ-konferencen i München 1953, men ved diskussionen i Genova 1954 om NEM 310 ("Hjulsæt og spor") viste det sig nødvendigt at foretage enkelte mindre ændringer i NEM 312, hvorved det samtidig blev muligt at lempe kravet til fabriktionsnøjagtigheden fra 1/20 til 1/10.

Det er den således reviderede udgave af NEM 312, der følger med dette nummer af bladet.

Hvordan belæsses godsvognene, V. (sluttet)

I denne vor sidste artikel om dette emne lægger vi først stenplader, cementfliser eller lignende.

Fig. 26 viser læssemetoden for stenplader, som er højere end 1,5 gange vognens sidevæg. Der anbringes et træstativ midt i vognene i hele dennes længde.

Fig. 27 kan kun anvendes, hvor der er tale om plader, der er lavere end 1,5 gange sidevæggen, — her lægges et mellem-lag af blødt træ mellem pladerne og sidevæggens overkant, for at ingen af delene skal beskadiges.

Pladerne kan fremstilles af 1—2 mm messingplade, som lakeres i de rigtige farver, som eksempel nævnes, at marmor-effekt fremkommer, når man stryger messing med hvid „Dania“-emalle og dupper med sort „Steloid“ (mat), mens den hvide farve endnu er våd.

Fig. 28 og 29 viser baller med papir, træuld, hø, halm, tobak, bomuld o. l. De kan laves af balzatræ eller blød masonit og bør kun læsses på vogne med høje vognsider eller som på figureerne, med høje sidestøtter (Ltr. TF).

Artiklens sidste skitse, fig. 30, viser lige som de første transport af træ; men denne gang drejer det sig om hele træstammer, læsset på to vogne med drejeskamlar. Kæderne om de to stammer er en ekstra sikring mod, at læsset trækkes ned af skamlar, hvis de to vogne ikke er koblet. Læsset må ikke rage højere op over sidestøtterne end en trediedel af bredden.

Hermed har vi afsluttet den artikelserie, men vi minder atter læserne om, at vi altid står til disposition med svar på eventuelle problemer, der måtte opstå i forbindelse hermed.

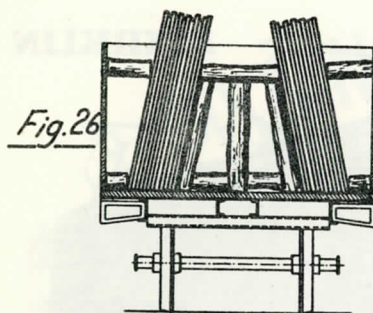


Fig. 26

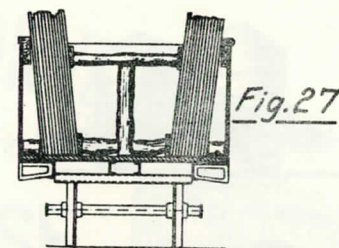


Fig. 27

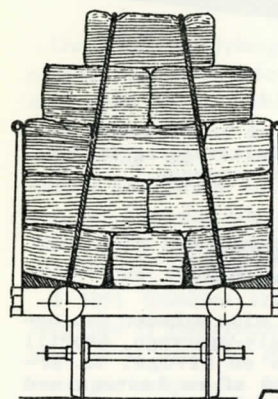


Fig. 28

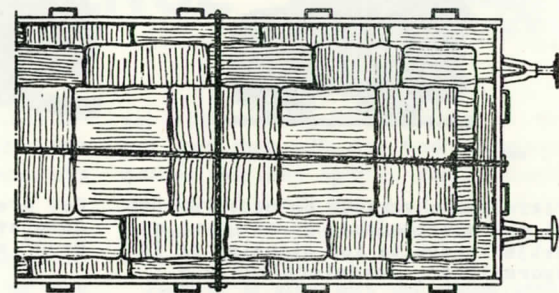


Fig. 29

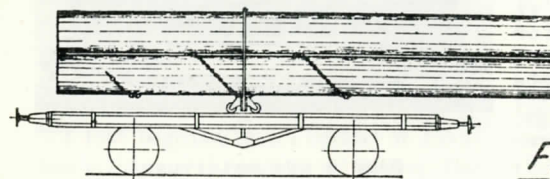
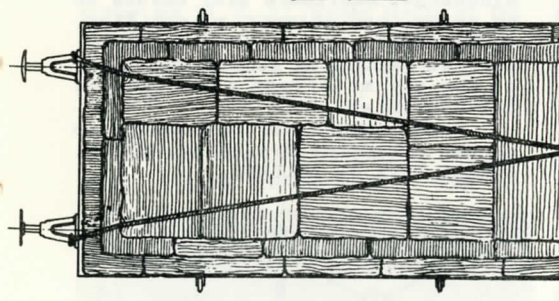


Fig. 30



308/2



306/1 5

MÄTKLIN



SEH 800

Fleischmann vartede op med, var der et par amerikanske godsvogne, nye betjeningspulte for signaler og for sporskifter, fordeleplade m.m.

Mätklin havde foruden den i sidste nummer omtalte skinnebus med anhænger de ovenforafbildede nye godsvogne, den lukkede godsvogn er forsynet med elektrisk belyste slutlanterner og slæbesko. GN 800 - et kraftigt i E-koblet godslokomotiv er en forbedret udgave af G 800, med større trækraft, plastikbelagte hjul, og perfektomskifteren er flyttet fra tenderen og frem i lokomotivet. SEH 800 er en forbedret udgave af den tidligere SEW 800. Den nye model har fået lys i begge ender, med automatisk skift og automatiske koblinger i begge ender. Fremtræder i blå farve, men kan også fås i grøn. Den hed der da SEF 800.

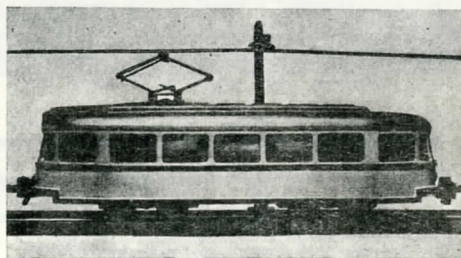
CEB 800 er blot CE 800 i brun farve, og DL 800 leveres nu i rødbrun. 484/22 er en ny slæbesko til 327 og til 2-akslede godsvogne - en velkommen nyhed, selvom det er en lille ting. Videre vist et universalrelæ af lignende type som det, der sidder i signaler og sporskifter. Et sådant kan bruges til meget, for eks. til automatisk togpassage under anvendelse af kontaktskinner, tænding og slukning af lyset på perronerne ved togets passage, o. lign. Endelig skal nævnes en lille forøgelse af automobilparken til spor 0.

Det drejer sig om en Mercedes vædeløbsvogn, en folkevogn og et "rugbrød" som lukket varevogn.



havde som en af sine nyheder den nedenfor viste bogie-sporvogn, hvortil der også findes en bivogn. En arbejdsvogn i form af en ladvogn med lave sider er også at finde blandt nyhederne. Endvidere skal nævnes en ny motor, nye skinner sporskifter, og krydsspor, en ny transformator, diverse smådele og sluttelig, at bl. a. den nye motorvogn også leveres til 2-skinne drift.

I næste nummer vil vi beskæftige os med nyhederne fra bl. a. FALLER, ROKAL, TRIK og WOLLMER.



HAMO's nye motorvogn



Da jernbanen Nyborg—Strib i 1865 åbnede driften, havde Odense lige ved 15.000 indbyggere og var indtil 1880 Danmarks største provinsby.

Så tidlig som i 1868 ville en københavnsk entreprenør anlægge en hestesporvej; det blev dog ikke til noget, og man måtte nøjes med kapervognene, som havde eksisteret nogle år.

I 1893 fremkom arkitekt P. C. Monberg med et andragende om at få koncession på at drive en sporvej. Det skulle være en enspænder hestesporvogn, som skulle køre med intervaller på 10—15 minutter fra kl. 8—22. Ruten skulle gå fra Pjentedam ad Overgade — Nørregade — Østre Stationsvej — Kongensgade — Vestergade — Søndergade til Heden; heller ikke denne plan blev til virkelighed.

Først 1903 blev der oprettet et aktieselskab, „Odense Omnibuskørsel“, som fik autorisation til at befordre passagerer ad en bestemt rute. Politiet foreskrev, at enhver omnibus udvendig på hver side skulle være forsynet med et nummer af mindst fem tommers højde. Endvidere skulle der i vognene være anbragt et tæppe eller en måtte på gulvet. En lygte, der stedse fra mørkets frembrud skulle være tændt, måtte også være anbragt indvendig i vognene.

I 1907 begyndte man i byrådet at diskutere etablering af en elektrisk sporvej. Der

var i det store og hele stemning for sagen, men man ville dog først rådspørge Aarhus elektriske Sporvej, der imidlertid gav det nedslående svar, at et sådant foretagende slet ikke kunne trives i en by med Odenses struktur.

Først et år efter blev der sluttet overenskomst med „Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget“ (ASEA) om at anlægge en sporvej, og der dannedes et „A/S Odense elektriske Sporvej“ med en aktiekapital på 300.000 kr., hvoraf kommunen overtog halvdelen mod at blive repræsenteret i bestyrelsen.

Den 9. september 1911 blev sporvejen åbnet for drift fra Banegården ad Kongensgade — Vestergade — Søndergade og Søndre Boulevard til Fruens Bøge. Allerede 6. oktober samme år blev linien forlænget fra Banegården ad Nørregade — Skt. Knuds Kirkestræde over Klaregadebroen — Hunderupvej — Bülowvej til Læssøgade.

De første 11 motorvogne (nr. 1—11), fig. 1, 4 lukkede bivogne (nr. 30—33), fig. 4, og 9 åbne bivogne (nr. 50—58), fig. 5, blev leveret af ASEA. Motorvognene havde oprindelig perronskærme til beskyttelse af vognstyreren mod vejr og vind. Der var 16 sidde- og 16 ståpladser i motorvognene og 16 sidde- og 20 ståpladser i de lukkede samt 20 sidde- og 10 ståplad-

ser i de åbne bivogne. Strømaftageren var af lyrebøjletypen og skulle vendes som en trolley-stang ved modsat kørselsretning. Alle vognene var oprindelig grønne, men blev ommalet i slutningen af tyverne til rød farve, da man mente, de var svære at skelne fra den øvrige trafik, når de gennemkørte de grønne områder ved Sønder Boulevard.

I 1913 blev en anden linie etableret, nemlig linien som udgik fra Frelsens Krog ad Kræmmergyden — Skibhusvej — Buchwaldsgade til havnen. Hertil leverede ASEA 3 motorvogne (nr. 12—14) af samme type som de i 1911 anskaffede. Linien var dog indstillet fra 1. februar 1917 til 1. juni 1918, og den 30. maj 1926 blev den omlagt fra havnen til Skibhusvej med endestation ved Bøgebjergsvej, fordi den viste sig urentabel til havnen.

I forbindelse med hovedliniens forlængelse den 10. november 1923 fra Bülowvej ad Læssøegade til Hunderup Skov anskaffedes en motorvogn (nr. 15), fig. 2, fra Hannoverische Waggonfabrik. I juli 1924 ankom yderligere 2 motorvogne (nr. 16 og 17), fig. 3, fra Scandia. Disse vogne havde 18 sidde- og 16 ståpladser. Fra Belgien erhvervedes i 1926 2 bivogne (nr. 34 og 35), fig. 6, og i 1928 andre 2 bivogne fra Stuttgart (nr. 36 og 37), og endelig byggedes i 1932 endnu 2 bivogne (nr. 38 og 39), fig. 7, på egne værksteder. Disse tværsædede bivogne havde alle 18 sidde- og 24 ståpladser. 3 af de åbne bivogne blev i 1919/20 ombyggede til luk-

kede vogne og fik nr. 59—61, fig. 8. Betjeningen af vognene var den samme som i Århus — enmandsbetjening af motorvogne med betaling ved afstigning; bivognene betjentes af konduktører.

Den 8. august 1939 blev Skibhuslinien ombygget til trolleyvognsdrift; hertil indkøbtes 6 trolleyvogne (nr. 20—25). I tidsrummet 5. november 1940 til 13. februar 1946 var linien afkortet til Døckerslundvej på grund af gummimangel.

I november 1945 blev motorvogn nr. 6 og 12 solgt til Upsala Spårvägs A/B, hvis remise var nedbrændt, og en del vogne var gået samme vej.

Sporanlægget var lige fra begyndelsen enkeltsporet med vigespor ved stoppestederne for modgående vognes passage. Sporvidden var 1435 mm normalspor.

Hvor enkeltsporet lå i den ene side af gaden, var dette til stor gene for den øvrige trafik, da vognene derved kom til at køre direkte mod færdselen i den ene retning. Dette i forbindelse med Odenses trange gader gjorde, at man pr. 1. juli 1952 nedlagde sporvejen og etablerede et mere udbygget busnet bestående af 4 buslinier, som på en rationel måde skulle kunne dække lokaltrafikken i Odense de nærmeste år. Trolleylinien ad Skibhusvej blev senere forlænget fra Banegården ad sporvejens tidligere rute til Hunderup Skov.

Alle sporvognene blev solgt til ophugning med undtagelse af motorvogn nr. 17, der blev bortloddet ved en ildregatta i Præstø.

(Slut).

Fig. 1. Motorvogn oprindelig udseende.

Fig. 2. HAWA-motorvogn, type 1923.

Fig. 3. SCANDIA-motorvogn, type 1924.

Fig. 4. ASEA-bivogn.

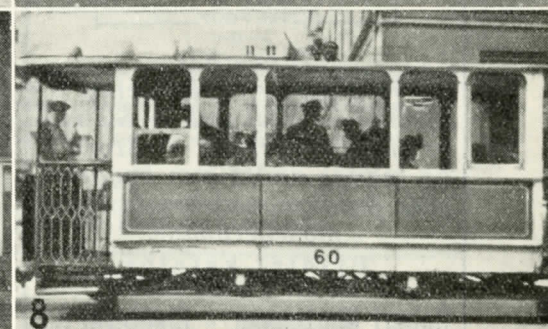
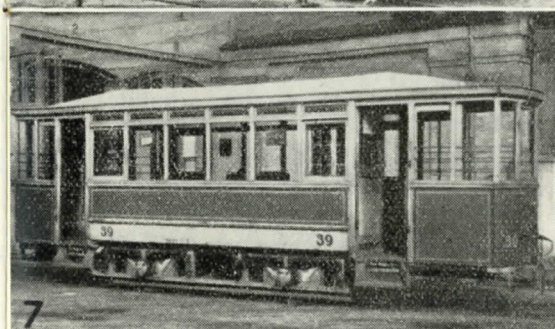
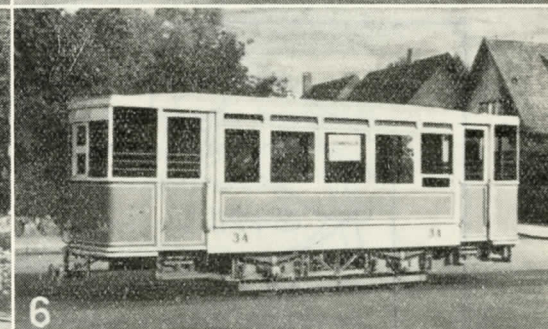
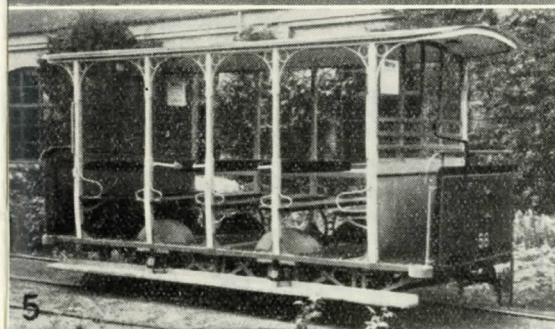
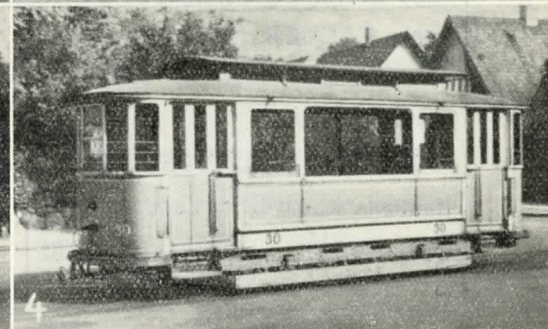
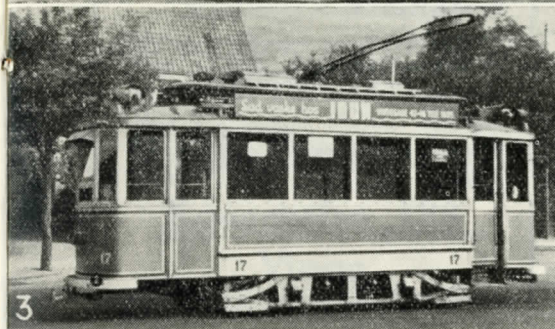
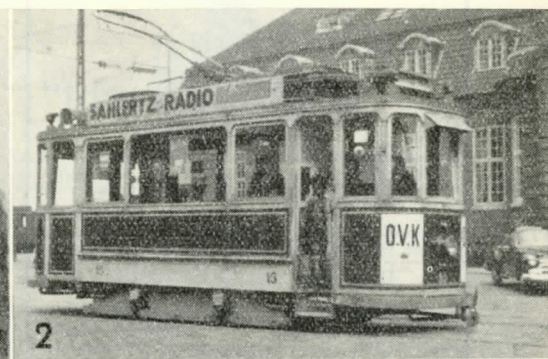
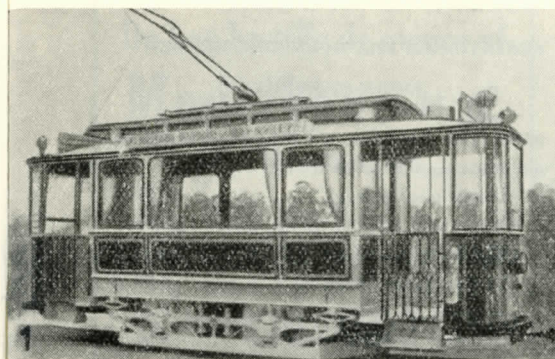
Fig. 5. Åben ASEA-bivogn.

Fig. 6. HAWA-bivogn, type 1926.

Fig. 7. Bivognstype bygget på eget værksted.

Fig. 8. Ombygget tidligere åben bivogn.

(Billedmaterialet skyldes ODENSE BYTRAFIK, m. fl.)



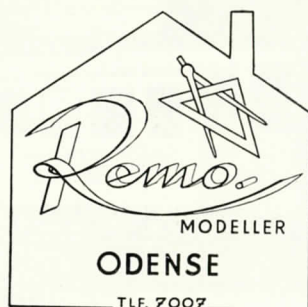
„Geländebau leicht gemacht“

En udmærket gennem-
illustreret vejledning i
et modelbaneanlægs op-
bygning og udstyrelse.
Udgivet af det kendte
tyske modelfirma

Gebr. FALLER / Schwarzwald
Pris incl. porto kr. 2,50.

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 . København K.
BYen 5703 Postkonto 53761



Tyrolerhus
Vandmølle — Rækkehus
Remise — Blokpost — Station
Kiosk — Perron — Broer
og mange andre som byggesæt
eller færdige modeller til Deres
modeljernbane.

Fyldigt katalog
50 øre i frimærker

Robert Mortensen - Glentevej 51
ODENSE

SENSATIONEN FRA NÜRNBERG-MESSEN:

EHEIM-SVÆVEBANE!

Såvel tårne som gondoler i HO-mål og pinligt nøj-
agtigt gennemført til de mindste detaljer.

Gondol med ophæng	14,35
Tårnmast, underdel	10,50
Tårnmast, mellemdel	2,75
Tårnmast, hovedstykke	7,75
Køretråd pr. meter	0,30
Understel til bjergmotorstation	9,50
Hovedstykke til do. m. motor og omskifter	46,00
Hovedstykke uden motor	19,00
Motor alene	27,00
Regulator	14,35
Komplet sæt i gaveæske uden regulator	135,00

BERG RADIO & HOBBY — ARHUS

Scenery

har nu også
FRUGTTRÆER
à kr. 1,25 pr. stk.

Jydsk Model-Jernbane Klub, Aarhus.
(Klubanlæg i O.).

Ordinær generalforsamling afholdtes
23. febr. i Folkets Hus med dagsorden
iflg. lovene. Til bestyrelse genvalgte:
Formand: lokomotivfyrbøder H. F.
Jensen., Marstrandsgade 23, Aarhus.
Næstformand: anlægsgartner M. W.
Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Aabyhøj.
Kasserer: chauffør R. Mikkelsen, Her-
redsvej 24, Hasle.

Byggeaftener mandag og onsdag kl.
19.30—22. Køreaften 1. onsdag i hver
måned. Nye aktive og passive medl.
optages ved henv. til bestyrelsen.

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

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

Sendes pr. efterkrav
eller ved forud indbetaling på
postkonto 350 56.

Modelbane-nyt
Kongevejen 128
Virum

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.

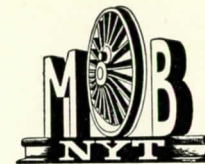
12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat
og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og
fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af
kr. 2,50 til: B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128,
Virum.

Märklin modeljernbane »Spor 0« sælges. Tilbehør:
2 lokomotiver, 7 vogne, 1 elektrisk automatisk sig-
nal. Henvendelse: 6.—7. april kl. 14—16. Luca
Hartmann, Svanemøllevej 17, Ø.

LYCO motor og perfektomskifter samt 6 drivhjul
for lok sælges for kr. 25,00. Fjordside, Kloster-
heden, Bækmarksbro.

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.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Årsabonnement 18 kr., udland 20 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,
samt:

KØBENHAVN:

Boghallen, Politikens Hus, Rådhuspladsen, V.
Bauch, Aboulevarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.
Thorngreen 4/8, Vimmelskaflet 46—48, K.

ALBORG:

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

ARHUS:

Arhus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldmedegade 40.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

ITALIEN:

»HO-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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

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

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og ma-
nuskrifter: Senest den 5. i måneden.

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

MEDLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER