

Modelrailroading

— Den amerikanske kæmpesucces på 384 sider
kr. 4.75 (+ porto 20 øre)

Fleischmann's

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

Kan De læse Engelsk?

— Så har vi et stort udvalg i engelsk og amerikansk hobby-
litteratur.

Bøger:

How to build and operate
a model railroad (amr.). Over 100
skitser, 16 fotos, 1925 kr. 3.50
The Model Railway
Encyclopædia (E. F. Carter).
461 tegninger, 128 fotos,
20 tegninger af moderne
lokomotiver, 4969 (engl.) kr. 30.00
Varney's katalog i HO ... - 1.00

Tidsskrifter:

Model Railway News kr. 2.25
The Railway Modeller - 2.25
European Railways - 1.75
Meccano Magazine - 1.00
Model Engineer - 1.40
Model Aircraft - 2.25
Ships & Ship Models - 2.75

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN
& MODEL RAILROADER
pr. stk. kr. 5.00
(ældre numre kr. 2.00 pr. stk.)

— Og Tysk?

Eisenbahn kr. 3.25 Miniaturbahnen kr. 3.70
Der Modelleisenbahner - 1.75 Die Bundesbahn - 3.25

Ved forudbetaling
husk porto!

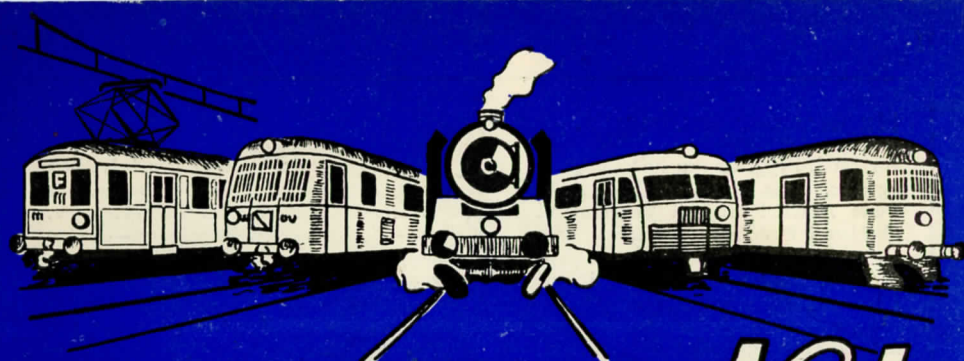
BENT PALSDORF

Speciale i hobbylitteratur

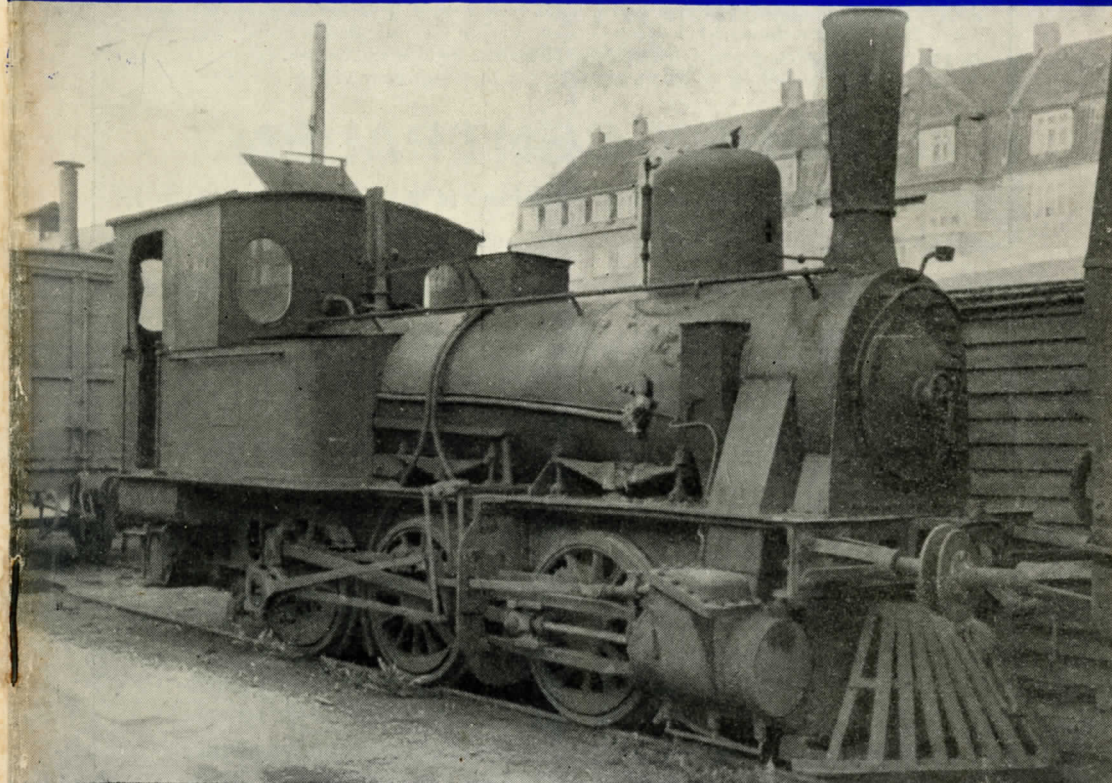
Holmens Kanal 32
BYen 5703

Åben: Kl. 10-17
fredag 10-20

København K.
Postkonto 53761



MODELBAANE *Nyt*



6

5. ÅRGANG

JUNI 1956

PRIS

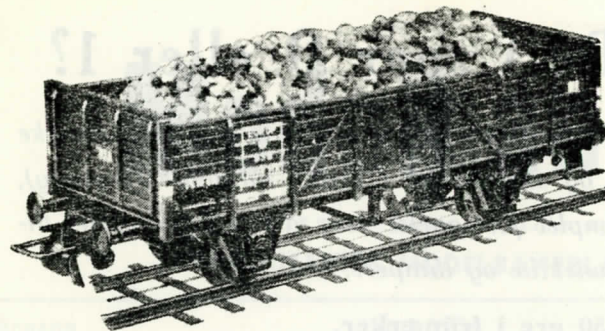
175

Nu kommer Sommeren.

For Modelbyggeren den helt rigtige Periode, tænk, saa kan man sidde oppe den halve Nat og arbejde paa sit Anlæg! Indkøb Deres Materialer nu, saa kan vi levere omgaende, gør Deres Materiel klart til Vinteren! Vi kan tilbyde Dem mange Ting bl. andet Plexiglas, glasklart i Pladerester og Stænger saavel som Rør — rigtige Maalestoktegninger — baade 12° og 15°, højre og venstre, Krydsninger 15°—30°, hele og halve »Englændere« — til Sporskifter, Ballaster udført i Kork (lyddæmpende og bøjelige) — Jævnstrømsmotorer i forskellige Strømstyrker og Maal — Egerhjul og Drivhjul samt Forløberhjul, isolerede (ikkepaa Lager i alle Størrelser, men Bestillinger modtages). — Celluloselim og Kunstharpiks-lim, Lakker og Farver — Sneketræk bestaaende af Snekke med Sneketandhjul Om-sætning 1:18, 1:16, 1:15, 1:13 — Miniature Akkumulatorer 2 Volt, der kan oplades igen, ideelle til Vogn- og Lokomotivbelysning samt til Sporskifter og Huse — Vacuum-bremsseslanger til Vogne og Lokomotiver — løse Tag og Bunde til FLEISCHMANN Vogne — Kardanled for Overførsel af Motorkraft — Miniaturerelaiser (Motorer) til Sporskifter, nye Byggesæt fra EGC, Litra Pa og Pc, Byggesæt til Huse, 4 forskellige — MICH's nye Motor baade for Jævn- og Vekselstrøm — Kedelfronter til Tankvogne — FLEISCHMANN's Sporplaner og Sporanlæg, kort sagt alt til Modeljernbaner. Vi paatager os gerne Montering af fjedrende Puffer paa Deres Lokomotiver og Vogne, ligesom vi gerne isætter Pinol-Normhjulsæt (isolerede) i Deres Vogne. Vi har en Del BUCO Vogne paa Lager, elegante i Udseendet, prima i Udførelsen, BODAN's nye Perronlamper. Kom ind og se de nye Ting, kom ind og se de amerikanske Kataloger igennem vi lige har faaet hjem.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10 — KØBENHAVN K — BYEN 5714 X



Long

Åben
godsvogn
litra P_B

Et superdetailleret køretøj i bedste kvalitet af en af DSB's nye EUROP-vogne. Vognen leveres både med og uden læs. Priserne er henholdsvis kr. 13.50 og kr. 11.55 incl. omsætningsafgift.

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

Fleischmann



En virkelig velkommen nyhed er nu kommet fra Fleischmann. En teknisk uovertruffen lærebog i opbygningen af ethvert Fleischmann-anlæg i alle dets detaljer og med et utal af illustrationer i flerfarvetryk. Pris kr. 8.00.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118



Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?

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

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

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

Agentur for Danmark:

Modelbane-nyt, Kongevejen 128, Virum.

Bygger De i spor 0 eller 1?

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

Liste mod 50 øre i frimærker.

✱ Luftledningsmateriel

i spor 0 og H0 —

Liste mod 50 øre i frimærker

TO FOREIGN READERS!

Danish scale models in fine quality
Send for free information.

» **BP** « - t o g
Postbox 26
VIRUM

Hvis De samler på

Modelbane-nyt —

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

— og De kan endnu få samtlige numre

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

MODELBAANE = nyt

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056

Det er nyt, indtil De har læst det!

Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

SKANDINAVISK MODELBAANEBLAD

5. årgang

Juni 1956

nr. 6

Aarhus - Hammel - Thorsø Jernbane



AHTJ 5 med godstog i Galten 1955 (september) - foto O. W. Laursen.

Aarhus — Hammel Thorsø jernbane's første del Aarhus — Hammel blev åbnet den 24. april 1902 med tre togpar i hver retning.

Der blev fra starten anskaffet 3 tenderlokomotiver, 4 personvogne, 2 kombinerede post- og personvogne, 2 kedelvogne

samt 14 godsvogne. Personalet var på 40 mand, og som første driftsbestyrer antoges ingeniør Klestrup.

Der var kun stationsforstander i Aarhus og Hammel, medens de øvrige stationer passedes af ekspeditricer.

Lige fra starten var der stor trafik på banen, og man måtte snart anskaffe mere materiel. Een alvorlig fejl havde man imid-

VORT FORSIDEBILLEDE

(Cover picture)

viser Aarhus-Hammel Jernbane's lokomotiv nr. 3 i Aarhus (1955).
(Engine no. 3 on Aarhus-Hammel Railway)

Photos: Hartvig Albrecht, Aarhus.



AHTJ M 5
i Aarhus
(august 54)
Foto:
O.W. Laur-
sen.

lertid begået, idet der i eneretsbevillingen ikke var indført en bestemmelse om anlæg af et forbindelsesspor til statsbanestationen for den i Mølleengen anlagte lokalstation. Der blev i 1902 åbnet et forbindelsesspor for godstrafikkens vedkommende, men man forsøgte at finde løsning for persontrafikken. Ved Aarhus hovedbanegårds ombygning i tyverne kunne det have været arrangeret meget billigt, men lejligheden forpassedes, måske også under indtryk af de handlendes modstand i Vestergadekvarteret, et område, som banen fra begyndelsen havde tilført betydelig handel. En del år senere prøvede man at bøde på det, idet man købte en bil til befordring af passagerer mellem de to stationer, men arrangementet var uden større betydning, og vognen solgtes i løbet af kort tid.

Sit største overskud for Thorsøbanens tilkomst havde banen i 1909—10 (113.426 kr.), som gav 4 pct. til aktionærerne.

I begyndelsen af dette århundrede realiseredes tanken om en tværgående statsba-

ne, der skulle skabe forbindelse mellem de jyske længdebaner via Silkeborg. Der var oprindeligt planlagt, at denne bane skulle udgå for Hinnerup på den østjyske længdebane, og via Hammel og Silkeborg videreføres den til den vestlige længdebane. Denne linjeføring, som idag vel havde været at foretrække, blev imidlertid dengang mødt med så stor modstand, at den måtte opgives.

Den næste plan fik ud på at føre banen over Sall, Gorn og Fårvang til Silkeborg med udgangspunkt i Laurbjerg. Da dette imidlertid ville fratage Hammelbanen næsten hele det nordlige og vestlige opland reagerede man voldsomt herimod, og det lykkedes da også at få den nye tværbane puffet så langt bort som til Thorsø. Da linjeføringen nu var fastlagt, ytrede der i Hammel stærke ønsker om anlæggelse af en bane Hammel—Thorsø, idet man mente det ville være af betydning også at knytte forbindelse mod nord og vest. Især var det nyoprettede slagteri i Hammel ivrigt i bestræbelserne for at etablere en for-

bindelse med statsbanerne i vest, hvilket ville betyde en stor fragtbesparelse for flæsketransporten *Hammel—Esbjerg*. Der var visse betænkeligheder knyttet til forlængelsen; dels mente man, at banen nu blev for lang til at trafikken hensigtsmæssigt kunne bestrides af tre togpar om dagen, og dels mente man, at for mange transporter fra Hammel ville blive dirigeret over Thorsø og dermed skabe en indtægtsnedgang for stambanen. Betænkelighederne blev imidlertid overvundet, og det lykkedes ret let at tegne den nødvendige aktiekapital. Den 12. juli 1914 kunne strækningen Hammel—Thorsø da åbnes. Forlængelsen indgik i HAJ, som nu fik navnet *Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbancelskab*. I anledning af forlængelsen anskaffedes 1 lokomotiv, 2 personvogne, 1 pakvogn (kedelvogn) og yderligere 14 godsvogne.

De første år herefter gik banen godt, der var stadig stigning i både person- og godstrafikken, men dyrtiden efter 1. verdenskrig medførte betydelige lønstigninger, og dertil kom, at der indførtes nye tjenesteregler med kortere arbejdstid, hvilket krævede antagelse af flere folk. Yderligere stigninger i udgifterne medførte, at man måtte sætte flere tog igang for at skabe de fornødne forbindelser i Thorsø, idet denne station lå så uheldigt, at den ikke kunne anvendes som krydsningsstation for togene Silkeborg—Langå/Langå—Silkeborg. For at billiggøre denne forøgede toggang anskaffede AHTJ som den første danske privatbane 4 små benzinmotorvogne.

Imidlertid begyndte bilerne nu at virke generende for banen, thi efter verdenskrigen steg antallet af såvel rute- som private biler meget betydeligt, og dette medførte en ret stor tilbagegang i antallet af rejsende. Endnu en årsag til at egnens beboere svigtede banen er måske, at der i en periode rådede en vis bureaukratisme i bestyrelsen, hvilket skabte en del bitterhed mod banen. Iøvrigt fulgte der efter verdenskrigen ret store takstforhøjelser (flere gange med 20—30 pct.).

I 1925 var forholdene blevet så dårlige, at man søgte om ministeriets tilladelse til at nedlægge strækningen Hammel—Thorsø, som man mente var den mest urentable; men det blev et afslag, idet man fastslog, at banen var en udelelig enhed. I 1928 var forholdene blevet yderligere forværrede, og banen truedes med fuldstændig standsning. Der troedtes i Hammel, Getten og Harlev nogle møder, hvor der rettedes en hård kritik mod ledelsen, bl. a. fordi man havde forsømt at få ført banen ind til Aarhus H., men det besluttedes dog at støtte banene mest mulig, idet en standsning trods bilernes store udbredelse alligevel måtte anses for en ulykke for egnen.

Frå 1930 har AHTJ helt eller delvis overtaget en del bilruter, hvoraf nogle drives i samarbejde med DSB, men dette har dog ikke kunnet rette økonomien helt op, omend man uden tvivl har haft stor fordel af disse arrangementer.

Man fik i 1934 bevilget et moderniseringslån, og dette anvendtes bl. a. til indkøb af en stor dieselmotorvogn af type lignende som DSB's litra MQ, som i nogen grad billiggjorde driften; dog var der stadig et underskud, som det dog lykkedes at få dækket; bl. a. gav personalet i årene 1933—37 10 pct. af deres løn.

Op mod den 2. verdenskrig steg underskuddet igen. Krigen bragte imidlertid nogenlunde gode kår for banen; men efter krigen kom bilerne igen. Der kom nye lønstigninger, brændselsforbrug etc., og alt dette har nu medført, at banen har måttet

Se de sidste nyheder i
MODEL & HOBBY

Løvstræde 2, BYen 3010
v. Købmagergades postkontor

III. katalog kr. 1,50

lukke, idet de fleste kommuner har nægtet at dække underskuddet. Der er dog bestræbelser igang for at redde strækningen Thorsø—Hammel, idet flere virksomheder i Hammel meget nødig vil miste forbindelsen med landets jernbanenet.

Mange vil beklage nedlæggelsen af denne smukke banestrækning, som førte en gennem skove, langs søer og forbi hygge-

lige gårde og huse, igennem et typisk dansk landskab af stor skønhed. Men banen har ikke kørt forgæves i de mange år. Den har i høj grad bragt fremgang til den egn, som nu så enigt har svigtet den.

O. Winther Laursen.

Kilde: Delvis AHTJ's jubilæumsskrift af 1942.

Nürnberg Messen 1956

(2. artikel)

I aprilnummeret af dette blad gav vi læserne et lille indtryk af nyhederne, som blev vist på dette års messe og lovede at bringe mere i et senere nummer. — Og her er det! Vi har bl. a. vor tyske kollega „Miniaturbahnen“ at takke for en del af billedmaterialet, og vi bringer så meget heraf, som vi kan, da vi ved, at mange læsere er stærkt interesseret i nyhederne og måske særlig i år, hvor Miniaturbahnen's messenummer blev totalt udsolgt på få dage og også er udsolgt i Tyskland.

Vi starter så på anden runde; — men lige inden vi rigtig begynder, skal vi nævne et par Faller-ting, som ikke kom med i april-nummeret. Det er først en moderne forretningsbygning (fig. 1), som efter lagkageprincippet kan bygges i højden, så den ender med at blive en skyskraber. Fig. 2 viser FALLER's nyeste stationsbygning „Cortina“.

VOLLMER har udbygget (sortimentet af) sine hydrolyseanlæg og kommer tillige med en administrationsbygning til fabriks-

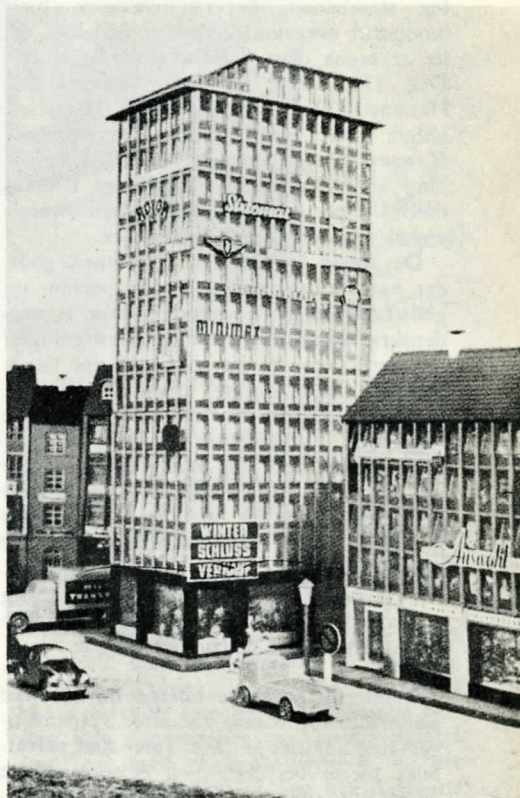
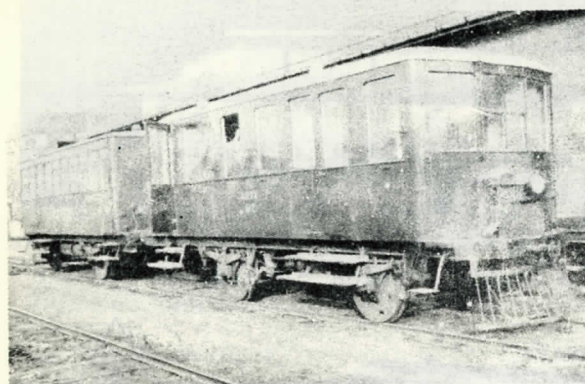


Fig.1. Faller højhus.

anlæggene; endvidere en fodgængerbro, der spænder over flere spor og kan videreudbygges.

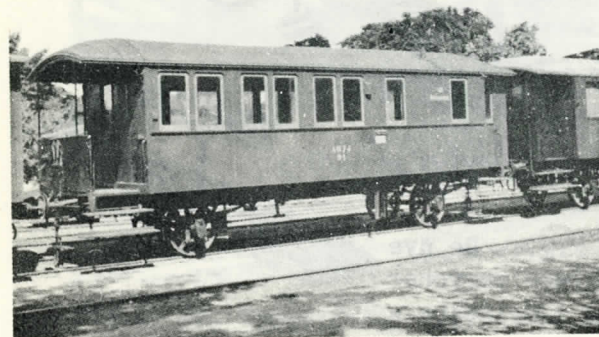
Af FLEISCHMANN's nye OLD TIMER-vogne viser vi endnu een, nemlig li-



AHTJ M2 (og bagved M4) i Aarhus 1956
Foto: Albrecht, Aarhus.



AHTJ M 6 i Hammel,
december 1955.
Foto: O.W.Laursen.



AHTJ
Post- og personvogn
D 1 i Aarhus (juli
1954)
Foto: O.W.Laursen.

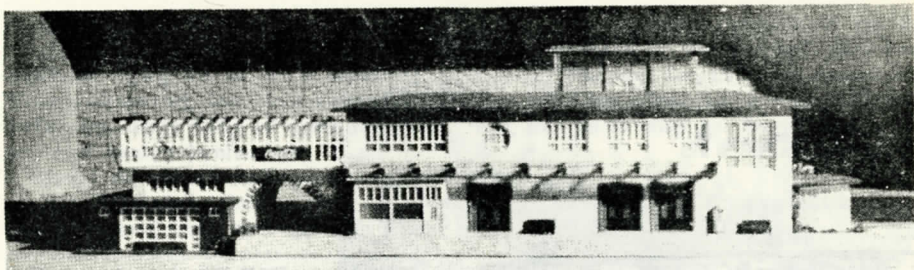
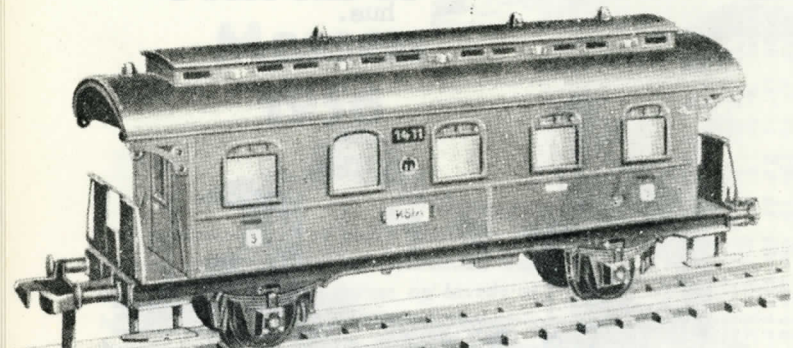


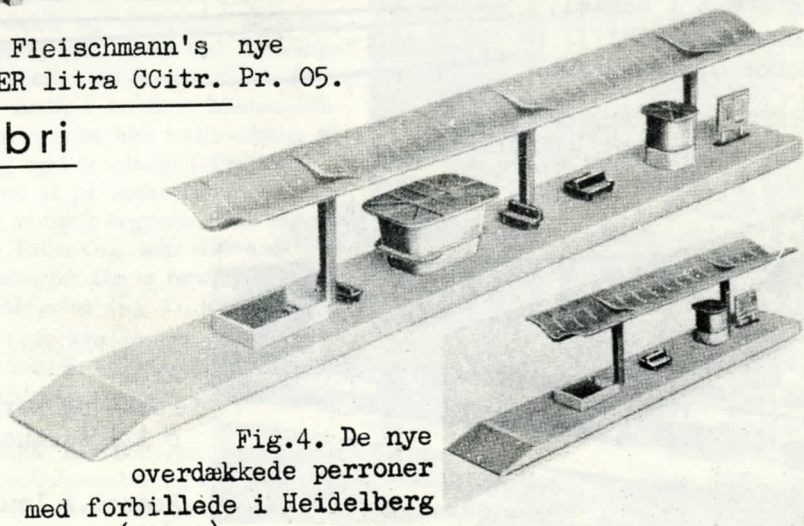
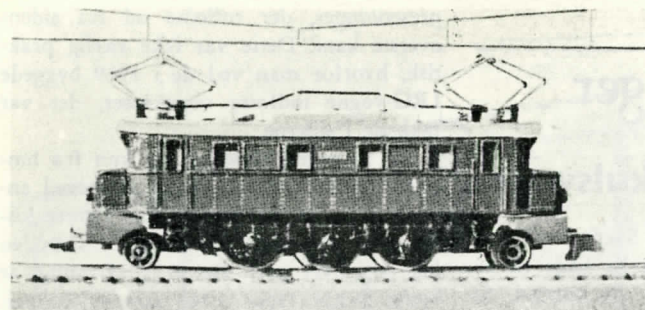
Fig.2. Faller's nyeste station "Cortina".



Fleischmann

Fig.3. Fleischmann's nye
OLDTIMER litra CCitr. Pr. 05.

Kibri

Fig.4. De nye
overdækkede perroner
med forbillede i Heidelberg
banegård. (Kibri).

G. m. b. H.,
Lobberich/Rhld.

Fig.5. Rokal's nyeste
ellok, model
af type E 05.

tra CCitr. Pr. 05 (fig. 3).

HAMO (modellsportvogne) havde i år kun få nyheder (skinnesortimentet udvidet med parrallelspor, delskinner, sporskifter og krydsspor). Til gengæld leveres nu alle løsele også til detailhandelen og en udvidet produktionskapacitet skulle have forbedret leveringsmulighederne betydeligt.

KIBRI har bl. a. udvidet sortimentet med et par stationsbygninger i byggesæt, og de her afbildede perron'er er heller ikke til at kimse ad (fig. 4).

MÄRKLIN's nye kobling vil blive behandlet i en speciel artikel (næste nummer).

ROKAL (spor TT = 12 mm) havde som vigtigste nyhed et ellok (type E 05) til både luftlednings- og „jordlednings“-drift (fig. 5). Tillige får TT-folkene fornøjelsen af to nye D-togs vogne (DSG), nemlig en sove- og en spisevogn, begge rodlakerede.

SOMMERFELDT overraskede i år med den her viste model af dieselloket V 80
Fortsættes side 90

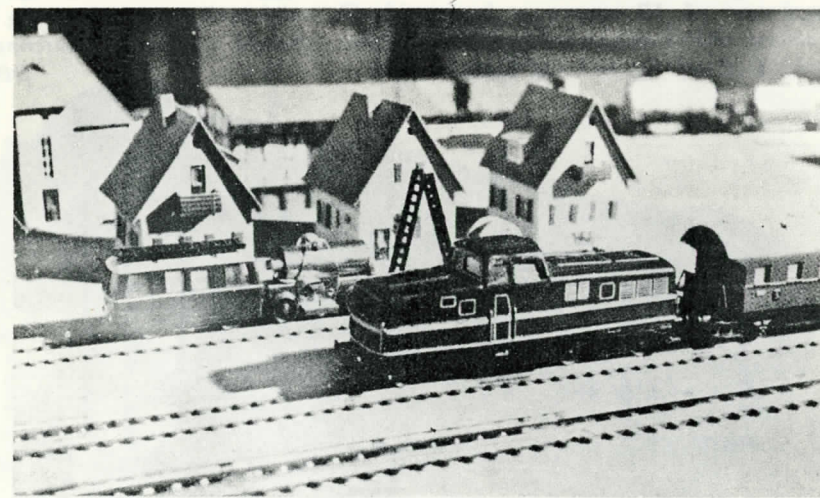


Fig.6. Fa. Sommerfeldt model i HO af dieselloket V 80.

vi bygger

en af SJ's trækulsvogne

I et skovrigt land som Sverige har trækul altid spillet en stor rolle både til almindelig opvarmning og i industrien. SJ har derfor tidligt anskaffet sig specielle vogne til transport af disse. I 1886 leveredes en mindre vogn, litra LR, og i 1902 og 1919 kom den i dette nummer viste litra LRG (Fig. 1 og 2).

Vognen kunne oprindeligt rumme 473 hl, men blev i de følgende år ombygget til et rumindhold på 733 hl. Endvidere indførtes en sværere aksel, hvorved bæreevnen forøgedes fra 10 til 14—15 t. De ca. 700 hl vejer imidlertid kun godt 11 t, så det kunne synes lidt mærkeligt arrangeret, men man opnåede, at vognens anvendelighed ved returfragter blev væsentlig større.

Vognkassen på LR vognen er bygget med afstand mellem brædderne. Lasten beskyttedes mod vejr og vind ved hjælp af

presenninger, der rullede ud fra sidens øverste kant. Dette var ikke særlig praktisk, hvorfor man ved de i 1919 byggede LRG-vogne indførte vognkasser, der var lukkede i siderne.

De to vogne adskiller sig kun fra hinanden ved træbeklædningen samt ved antallet af luger. LR-vognen har 3 store losseluger i hver side, mens LRG desforuden har en i hver gavl. Det er altså muligt at bygge begge typer efter samme tegning. Bemærk iøvrigt, at det er en åben vogn, hvad man ved første øjekast ikke skulle tro.

Vognene er så enkle, at det alene ved hjælp af tegningen og billederne skulle være let af bygge dem; men vi giver Dem alligevel et par tips her. Ved LR-vognen bør man samle siderne hver for sig, inden kassen samles. Vinkeljernene kan laves af tyndt stift karton. Pas på, at vognen ikke bliver for let. Lav i hvert fald undervognen af metal.

Til slut skal antydes, at SJ i årene efter 1926 ombyggede et antal LRG-vogne, så de fik nedklappeligt tag. (Jvnf. fig. 3). (Med forbehold for senere omlitringeringer).

OBJ.

FIG.
1.

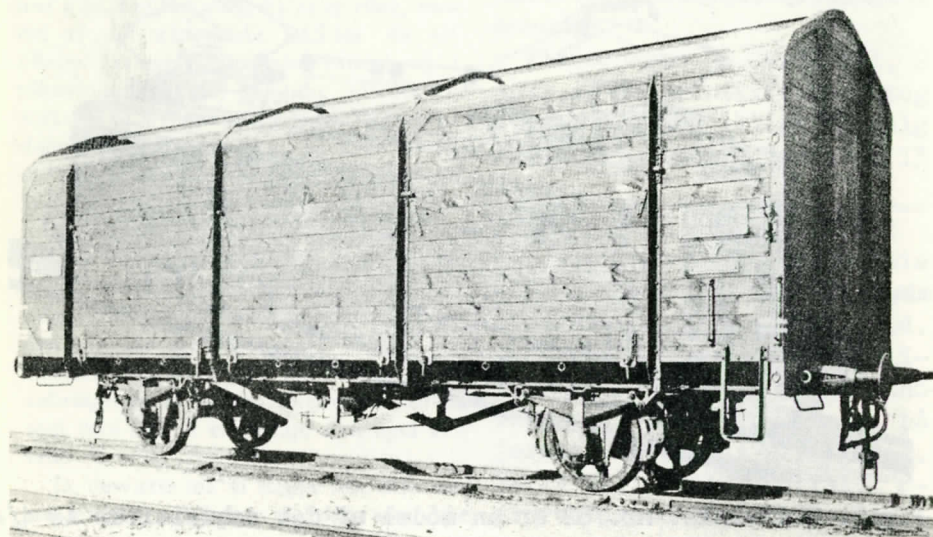
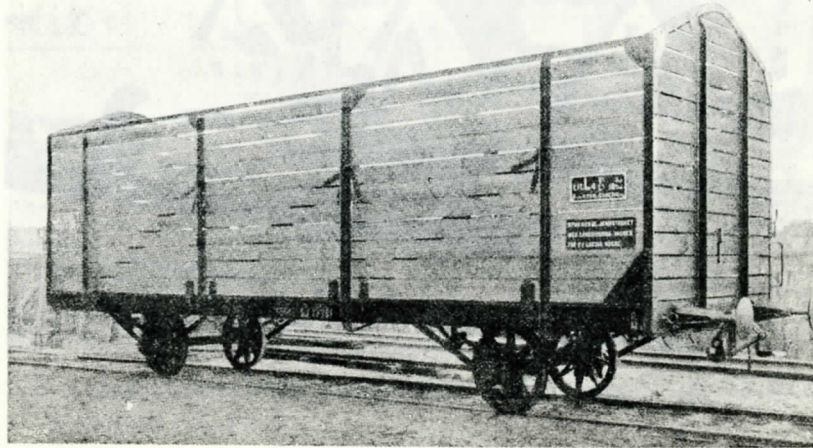
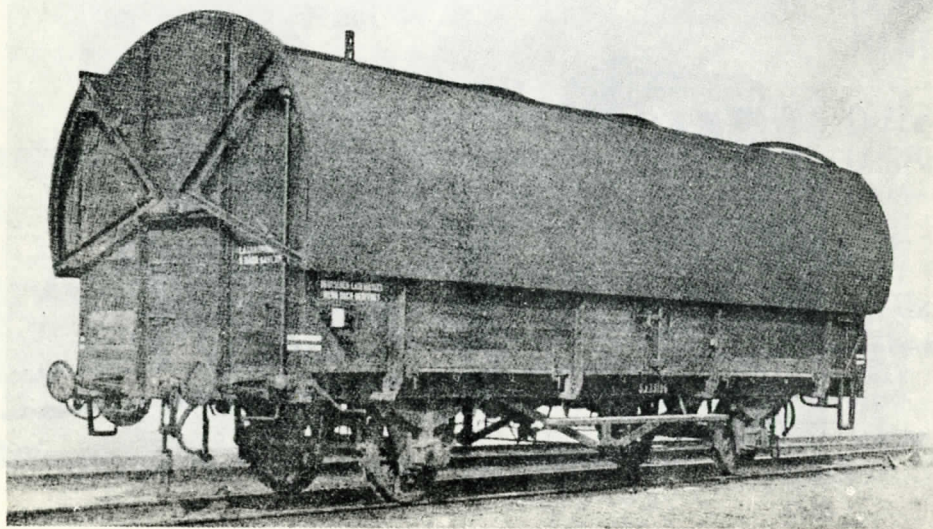
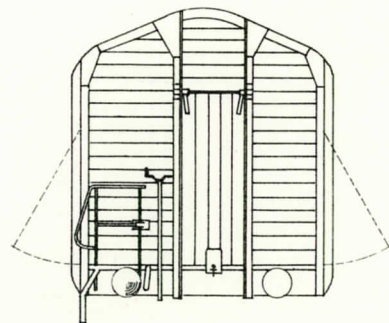
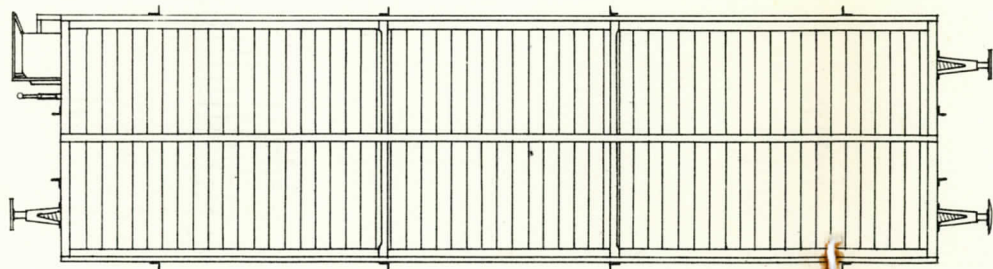
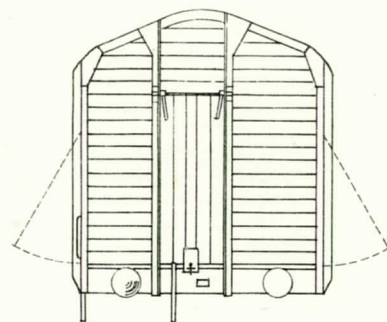
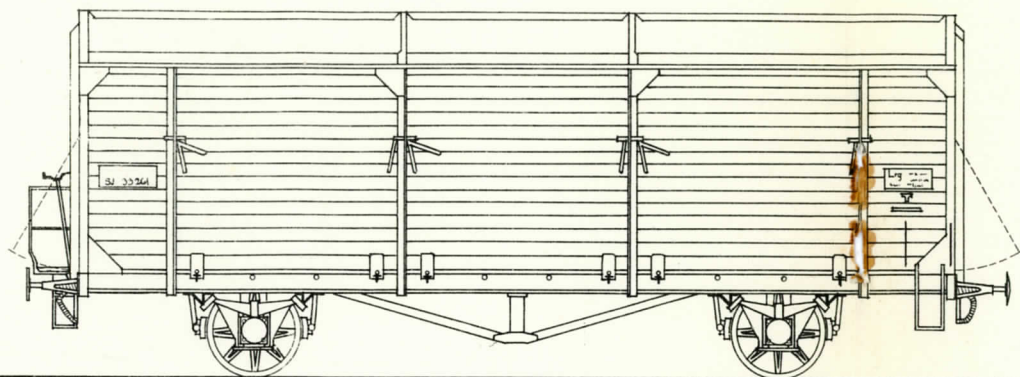


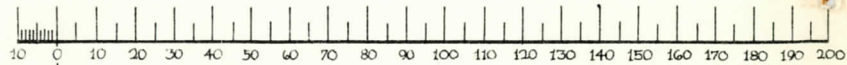
Fig. 2 ↑

Fig. 3 ↓

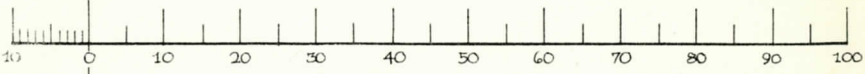




O (1/45)



H0 (1/87)



S. J.

STATENS JÄRNVÄGERS TRÄKOLSVAGN LITT. LRG.
BYGGET 1919 SVERIGE

MODELbane - NYT
JUNI 1956

TEGNET: 20. 4. 1956.
OLE BRANDSTRUP JENSEN

SKALA H0
MÅL: 1/1

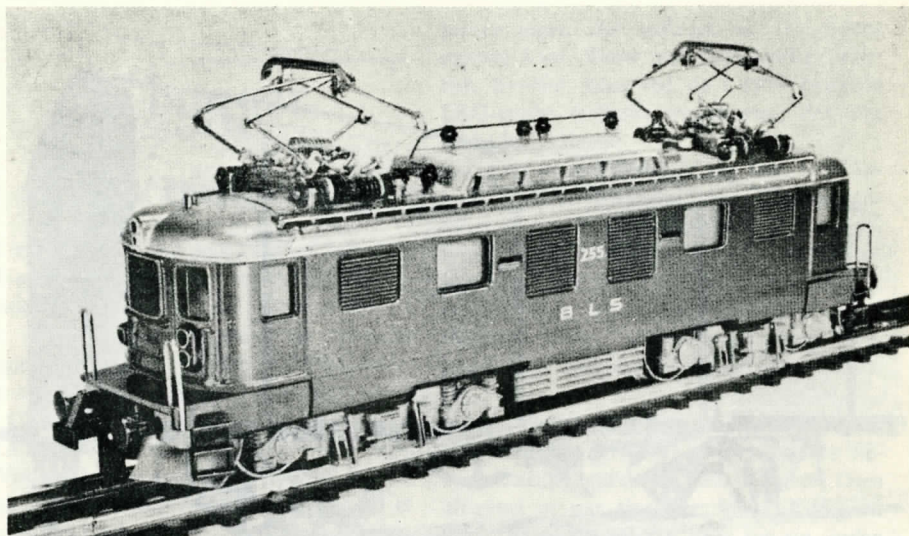


Fig.7. TRIX-loket nr.762 er en model af det schweiziske Ae 4/4

Nürnberg-messen

(fortsat fra side 87)

(fig. 6) udrustet med ikke mindre end 2 motorer på kuglelejer. For selvbyggeren er

den nye 2-akslede komplette motorbogiede (i TRIX og Fleischmannstyr) så absolut en lækkerbidsken.

TRIX har heller ikke ligget på den lade

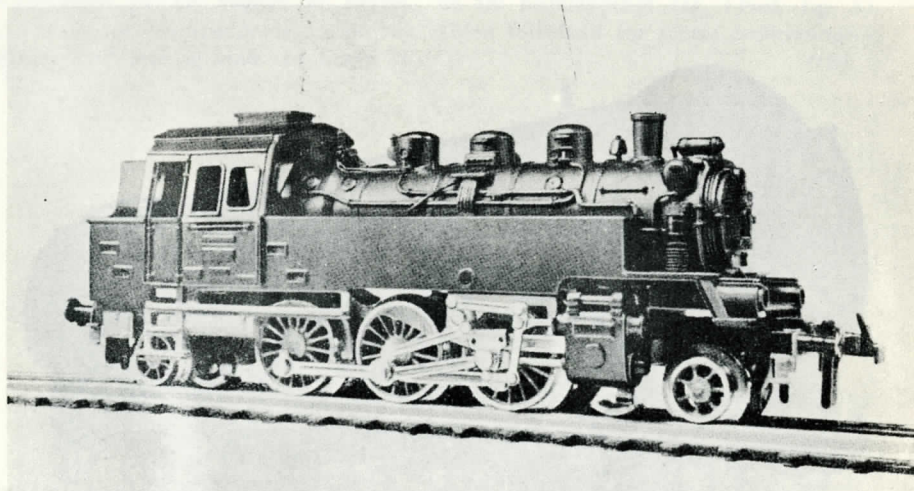


Fig.8. En anden TRIX-nyhed - den nye "64'er" (nr.755)

side, må man erkende, når man ser, at der er tre nye lokomotiver på programmet i år. Det ene (fig. 7) er et ellok, model af det schweiziske BLS-lok Ae 4/4 (Bern—Lötsenberg—Simplon-banen) og i tilknytning hertil er samtidig udsendt en 4-akslet BLS-vogn. De to andre lok er af damptypen og henholdsvis en Reihe 24 og en Reihe 64. Det første af disse er det samme som Märklin også har bragt på markedet i år, medens det andet (fig. 8) er det første skalatro produkt af en „64“er. Märklin havde ganske vist for nogle år siden en lignende maskine TP 800, men den var ikke egentlig i skala. Et lille raffinement ved de to nye TRIX damplok er anbringelsen af en toplanterne på kedlen, som ikke blot er en attrap, men også kan lyse.

Ja, desværre må vi stoppe her, men næste nummer vil bringe de ting, som ikke

kunne komme med denne gang.

B. P.

=====

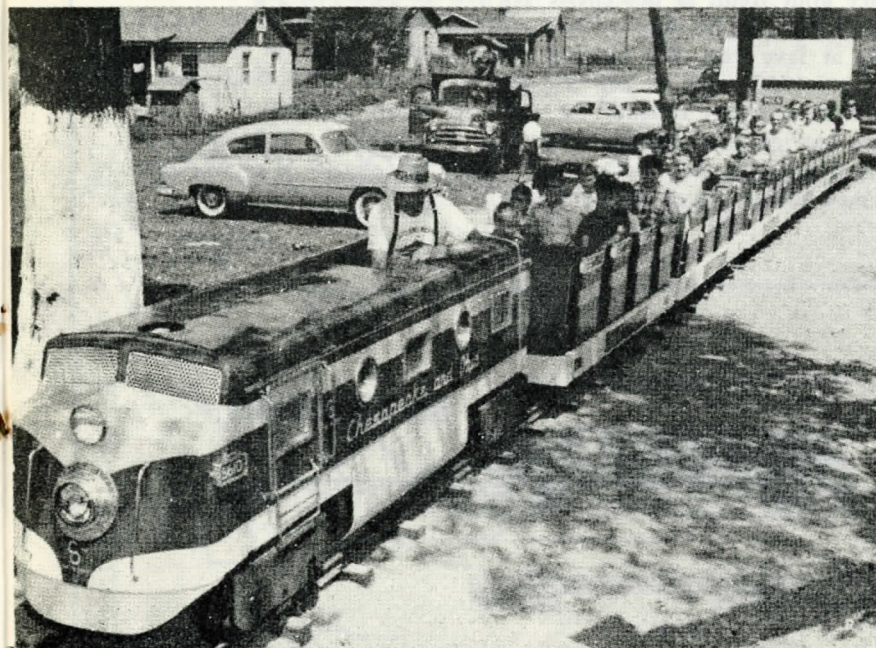
annonce

Fleischmann H0, velholdt, 2 loks, 7 el-sporskifter, 4 Dtoog vogne, o.m.a. billigt til salg skriv til Morsel, Bærhaven 13 Valby.

=====

FOR JERNBANEINTERESSEREDE !

En særtogsrejse: Fredericia -København-Stockholm-Trondheim -Dombås-Oslo-Göteborg. Afg.d. 14.7.56 (10 dage). Toget bliver "hoteltog", og mange rundvisninger på sporvejs- og på jernbaneselskaber arrangeres. Skriv til: Palle Gabriel, Østervoldgade 20, Fredericia.



Noget
for
UNG-
DOM-
MEN!

Dette
U.S.A.
mini-
tog
kan
trække
72 børn
eller
48
voksne



Kontakt med læserne

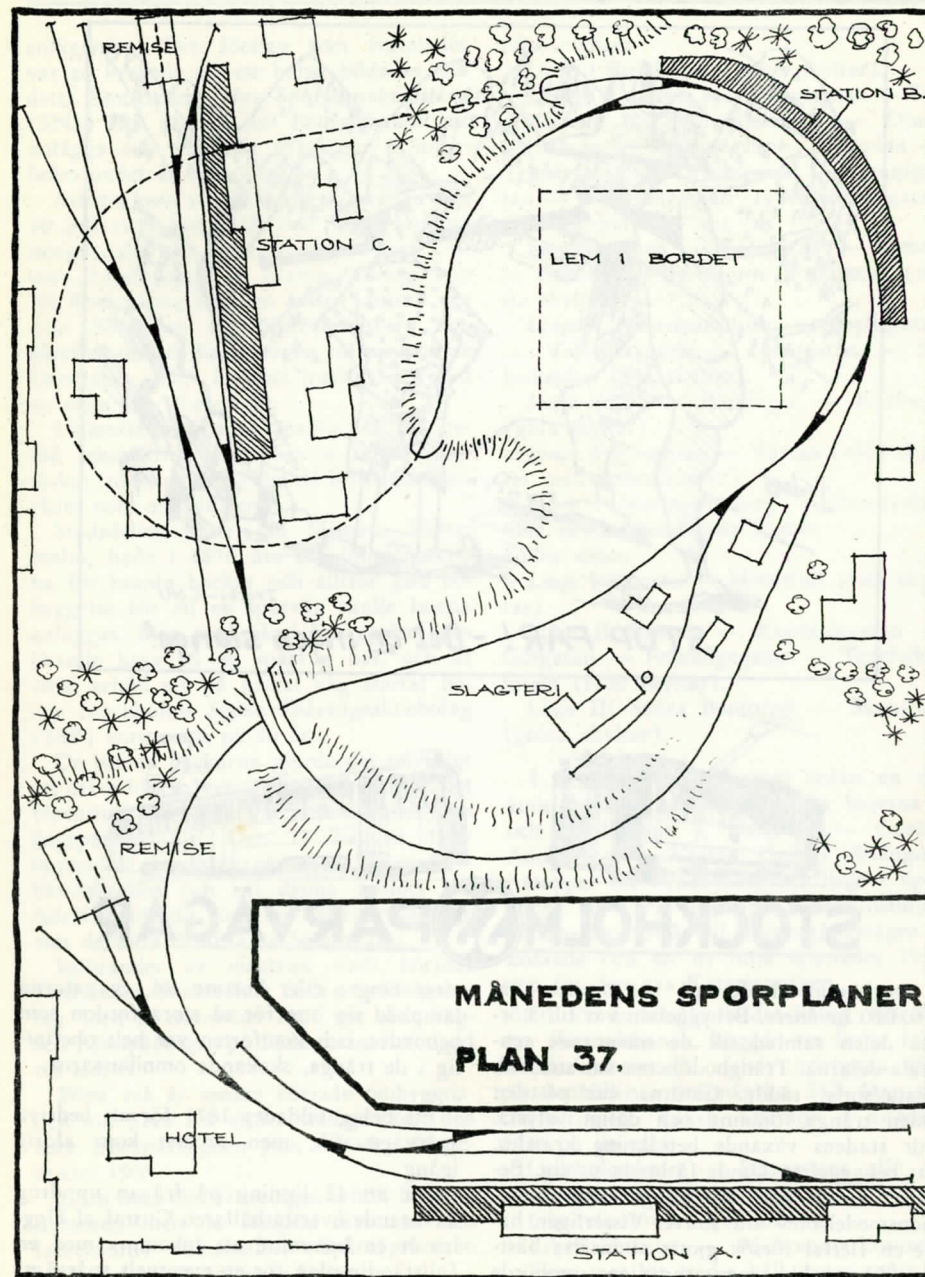
Da jeg gentagne gange i »Modelbane Nyt« har set læserbreve med billeder tænkte jeg det måske kunne have Deres interesse at se hvordan hobbyen trives her i Nordgrønland jeg sender Dem derfor nogle billeder af to vogne jeg har bygget for nylig. Nogen bane har jeg ikke heroppe, endnu da, men man ved jo aldrig det kan jo være jeg tager mig sammen og får lavet lidt spor at køre på, foreløbig må jeg vente til jeg kommer hjem, idet den bane som jeg sammen med en af mine venner har under bygning hjemme, efter de billeder jeg modtager, skrider godt frem, så det eneste jeg er bange for er, at der ikke er noget for mig at lave ved den, når jeg kommer hjem i 1957, men så kan jeg jo fortsætte med at bygge rullende materiel. Endnu har jeg ikke forsøgt mig med lokomotiver, men det næste jeg skal igang med bliver nok en skinnebus

med anhænger, det er blot lidt vanskeligt at sidde heroppe og vælge motor og perfektionskifter o. lign.

Billederne jeg vedlægger er en Tuborg Ølvogn og en litra Cu begge bygget af EGC byggesæt, dog er Cu'eren forsynet med undervogn i messingplade og hjulene er ophængt således at det ene sæt kan dreje og det andet sæt kan vippe, det skulle efter beregningerne give en mere stabil kørsel, om teorien så svarer til praksis, det vil vise sig, jeg kan jo ikke prøvekøre her, men jeg tror på mit »patent«.

Jeg er ikke helt tilfreds med påskriften på ølvognen men så vidt jeg ved er der ingen transfer i handelen med disse påskrifter, ligesom de jeg har, ikke har litra Za og Zb og skrive de små bogstaver på fri hånd går ikke det har jeg prøvet. Ja så vil jeg bare ønske at »Modelbane Nyt« vil holde sig på den høje standard man for hvert nummer glæder sig over det har og sender hermed de bedste hilsener

Hans Brask





STOCKHOLM SPÅRVÄGAR

Stockholm hade på 1870-talet ca. 150.000 invånare. Bebyggelsen var till största delen samlad till de nuvarande centrala delarna. Trångboddheten var stor och bostadsbrist rådde. Gatorna var på den tiden trånga, ojämna och dåligt belysta. För stadens växande befolkning krävdes, att bebyggelsen kunde få breda ut sig. Behovet av ett gott och billigt kommunikationsmedel blev allt större. Visserligen hade ett flertal försök gjorts att insätta hästomnibusstrafik, men samtliga upphörde

efter längre eller kortare tid, ty gatorna lämpade sig inte för så stora fordon som behövdes, och komforten var helt obefintlig i de trånga, skakande omnibussarna.

Ett bolag bildades 1871 för att bedriva spårvägstrafik, men arbetet kom aldrig igång.

För att få lösning på frågan uppdrog dåvarande överståthållaren Gustaf af Ugglas åt en kommitté att inkomma med en fullständig plan för en eventuellt spårvägs-

anläggning. Det förslag som framlades var så lovande att ett bolag bildades och detta Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag (SNS) fick den 10 juli 1876 tillstånd att anlägga och trafikera spårvägar i Stockholm under en tid av 40 år.

Arbetet kom snabbt igång och redan den 10 juli 1877 kunde de två första linjerna invigas, den ena från Slussplan över Gustav Adolfs torg — Norrmalmstorg upp till Roslagstorg och den andra samma väg från Slussplan till Norrmalmstorg och därefter utmed Strandvägen till nuvarande Grevgatan. Båda linjerna trafikerades med en vagn var 10:e minut.

Linjenätet vidgades snabbt, så att det vid sekelskiftet bestod av 6 linjer vilka täckte större delen av det då bebyggda området norr om Slussen.

Stadsdelen söder om Slussen, Södermalm, hade i 1876 års utredning ansetts ha för branta backar och alltför gles bebyggelse för att en spårväg skulle kunna anläggas. Men med ökad bebyggelse kom ökande krav på en spårväg här, och år 1886 erhöll ett på privat väg startat bolag, Stockholms Södra Spårvägsaktiebolag (SSB) koncession på 40 år.

De branta backarna gjorde det omöjligt att driva hästspårväg från Slussen upp mot Hornstull, varför denna linje byggdes som ångspårvägslinje. Den 11 augusti 1887 öppnades ångspårvagnslinjen Slussen — Hornskrokan och till denna anslöts vid Adolf Frederiks torg en hästspårvägslinje mot de östra delarna av Södermalm.

Införandet av elektrisk drift började först inom Stockholms Södra Spårvägsbolag. Den 16 november 1901 var både ång- och hästspårvägen på Södermalm ombyggd till eldrift.

Först två år senare började ombyggnaden vid SNS för elektrifieringen och den sista hästspårvagnen gick där den 10 februari 1905.

I och med elektrifieringen erhöll linjerna nummer, men de färgade skyltarna och lanternorna bibehölls. Spårvägsnäten omfattade 1905 följande linjer:

Norra nätet:

Linje 1 Ringlinjen (gröna skyltar).
Linje 2 Ringlinje Mariebergsgatan — Tegelbacken — Norrmalmstorg — Djurgårdsbron — Karlavägen — Stureplan — Tegnérsgatan — Orlovsgatan — Kungsgatan — Flemminggatan — Mariebergsgatan (vita skyltar).

Linje 3 Haga — Vasagatan — Slussen — Gustav Adolfs torg — Roslagstull (röda skyltar).

Linje 4 Norrmalmstorg — Sibyllegatan — Valhallavägen — Odengatan — S:t Eriksplan (blå skyltar).

Linje 5 Norra Bantorget — Karlberg (gula skyltar).

Linje 6 Stureplan — Värtan (röda skyltar med gröna kanter).

Linje 7 Norrmalmstorg — Djurgården (blå skyltar med gula kanter).

Södra nätet:

Linje I Slussen — Hornstull (vita skyltar).

Linje II Slussen — Ragvaldsgatan — Götgatan — Folkungagatan — Tegelviktorget (röde skyltar).

Linje III Södra Bantorget — Skanstull (gröna skyltar).

I detta linjenät företogs sedan en del ändringar. Bl. a. sammanslogs linjerna 5 och 6 till linje 5, Karlberg — Gustav Adolfs torg — Värtan. Linje 3 förlängdes i etapper till Sundbyberg och linje 2 upphörde att vara ringlinje. Skanstullslinjen förlängdes 1909 till Kyrkogårdsvägen i Enskede och en ny linje öppnades 1914 upp för den nya Katarinavägen.

Ett för ändamålet bildat bolag, AB Södra Förstadsbanan, byggde tre linjer från Liljeholmsbron till delvis nybyggda förortssamhällen i Brännkyrka. SSB åtog sig trafikeringen, vilken startade i augusti 1911 på linjerna

Liljeholmsbron — Hägerstens allé — sedermera till Mälärhöjden).

Liljeholmsbron — Tellusborg.

Liljeholmsbron — Midsommarkransen. Även mot ett tredje håll drogs spårväg

utanför den gamla stenstaden, nämligen till Äppelviken och Ulvsunda i Bromma i aug. 1914.

Spårvägen blir ett företag.

Den 40-åriga koncessionen led mot sitt slut. Efter livliga debatter bildades ett nytt bolag, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar (SS) med staden som delägare. Dette bolag övertog SNS from 1 januari 1917 och året därpå förvärvades SSB jämte driften på Södra Förstadsbanan. År 1919 omnumrerades linjerna på Södermalm till respektive 10, 9, 8 och 6 samt erhöles fri övergång mellan de båda spårvägsnäten.

Sedan ombyggnaden av Slussbroarna slutförts, anordnades from 1 april 1922 genomgående spårvägstrafik mellan de norra och södra stadsdelarna. Den härav föranledda linjenätsändringen var den mest omfattande som förekommit i Stockholm. Det nya linjenätet hade följande utseende:

- Linje 1 Ringlinjen.
- Linje 2 Essingevägen — Djurgårdsbron — Mariebergsgatan.
- Linje 3 Haga — Slussen — Hornstull.
- Linje 4 Skanstull — Slussen — Östermalm — Odenplan — Kungsholmen — Slussen — Katarinavägen — Hornstull.
- Linje 5 Karlberg — Gustav Adolfs torg Haga.
- Linje 6 Roslagstull — Slussen — Skanstull.
- Linje 7 Norrmalmstorg — Djurgården.
- Linje 8 Slussen — Katarinavägen — Enskede.
- Linje 9 Karlberg — Slussen — Danvikstull.
- Linje 10 Värtan — Slussen — Hornstull.
- Linje 11 Värtan — Stureplan — Mariebergsgatan.

RUBRIKANNONCE

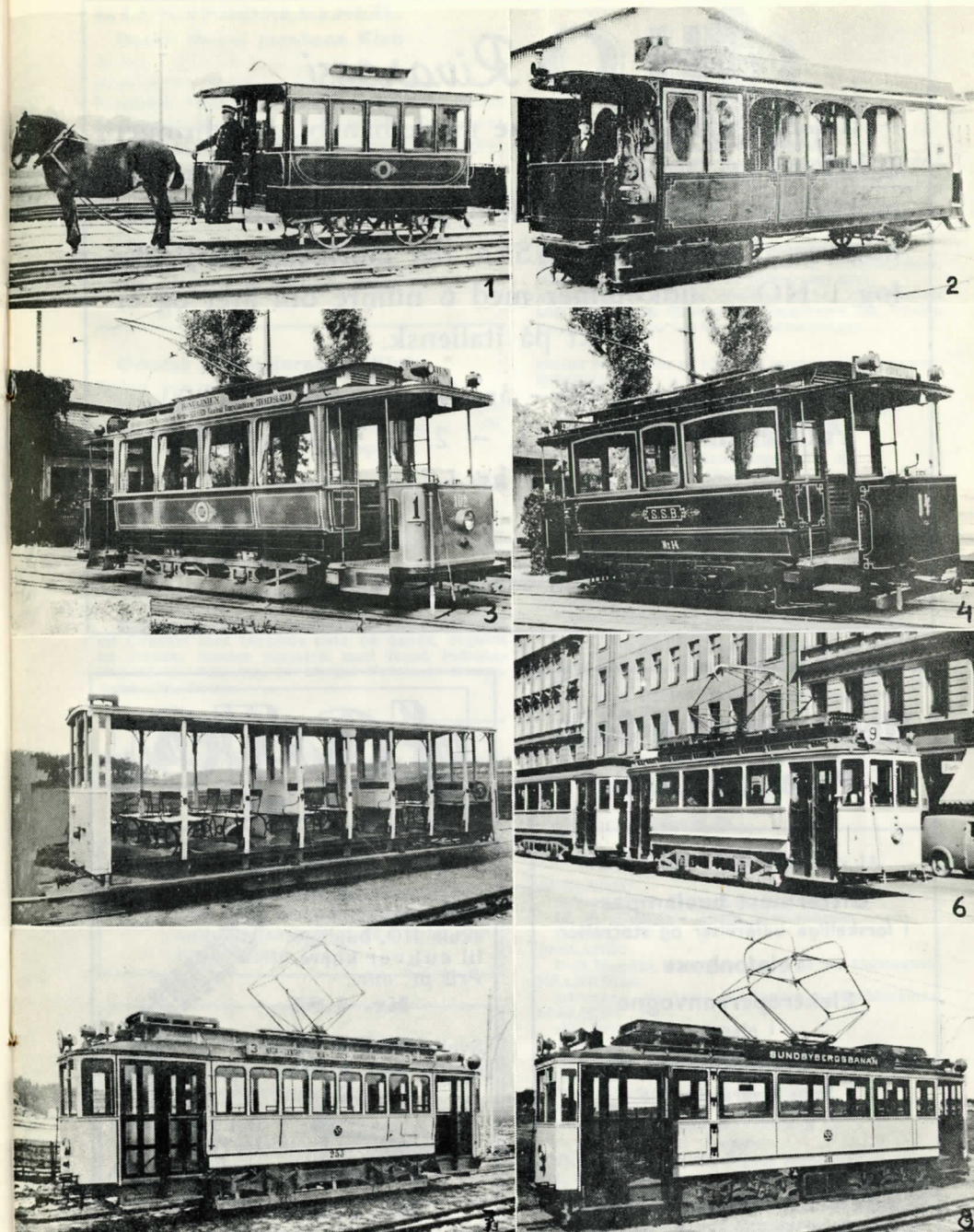
Lyntog, lokomotiver og vogne til elektrisk tog spor 0 sælges. B. Hansen, Lembergsgade 12. S.

- Linje 12 Tegelbacken — Äppelviken.
- Linje 13 Tegelbacken — Ulvsunda.
- Linje 14 Roslagstull — Kornhamnstorg.
- Linje 15 Norra Bantorget.
- Linje 16 Slussen — Mälärhöjden.
- Linje 17T Slussen — Tellusborg.
- Linje 17M Slussen — Midsommarkransen.

Även i detta linjenät vidtogs under åren många förändringar. Sälunda sammanslogs linje 1 och 14 till en ny ringlinje nr. 1. Linje 11 fick sin ändpunkt vid Värtan ändrad till Karlaplan och linje 5 framfördes från Karlberg via Gustav Adolfs torg och Stureplan till Östra Station. År 1925 öppnades slutligen en ny linje 14 Vanadisplan — Norrmalmstorg — Djurgården, varvid linje 7 endast trafikerades som förstärkningslinje. Slutligen utökades linjenätet med en linje, nr. 18, från Slussen via Hornstull till Gröndal och en, nr. 19 mellan Karlaplan och Frihamnen. Den nya linje, som bekostades av Stockholms stad och drevs med en bensinmotor, tillkom i samband med stadens nya frihamn 1924, men ersattes redan 1929 genom en förlängning av busslinje nr. 52.

(Fortsattes).

- *****
- Fig.1. Täckt hästspårvagn 1877
 - 2. Ångspårvagn vid SSB år 1887-1901 (dampsporvogn)
 - 3. Första elspårvagn vid SNS 1904.
 - 4. Första elspårvagn vid SSB 1901.
 - 5. Öppen släpvagn vid SNS
 - 6. Motorvagn typ A1, ombyggd 1923-27.
 - 7. Motorvagn typ A 8, ombyggd 1923.
 - 8. Boggimotorvagn - för förortstrafik typ A 11, byggd 1921.



HO Rivarossi

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

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

Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

Werner Swart & Sohn Plauen (Vogtland)

Af vor fabrikation i spor HO:

Gittermast buelamper

i forskellige udførelser og størrelser

Telefonbøxe

Elektroperronvogne

i plastik

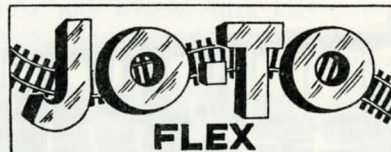
Glødelamper

Samt diverse løsdele



AGENTUR FOR DANMARK:

Skandinavisk Hobbyindustri og Import
 Guldsmedegade 40, Aarhus

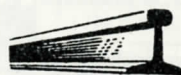


Mønsterbeskyttet.

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

Kr. 4,85

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



Det fuldendte Jo-To skinneprofil skala HO, messing.

Kr. 1,35 pr. mtr.

Fås i alle førende forretninger.

Fab. & en gros: John Svend Petersen, Grønnevej 270, Virum.

KLUBMEDDELELSER.

Dansk Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.

Klublokale: Nørrebro Station.

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

Modeljernbaneklubben »HO«

Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.

Tlf. 30 06 31 & RYvang 5942 y.

Odense Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.

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

RUBRIKANNONCER

pris pr. ord: 20 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.

Har De enkelte numre i 1. årgang af *Miniaturbahnen*, så giver vi Dem en høj pris herfor.
 Red. af MB-nyt.

Har De noget De vil sælge?

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

Scenery-landsskabsortiment

sæller prikken over i'et på
 enhver modelbane!

En gros:

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

MEDELM AF
 FORENINGEN AF DANSKE
 UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



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 21 kr., udland 23 kr. Abonnement
 kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.
 Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:
 KØBENHAVN:

Bauch, Boulevarden 40, N.
 Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
 Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
 Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
 Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
 Kiosken, Østerport Station, Ø.
 Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
 Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
 Hovedbanegårdens Bladkiosk.
 Gertz, Reverdilsdagsvej 5, V.
 Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.
 Kiosken, Classensgade 18, Ø.
 E.H. Centralen, Frederiksborggade 18, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

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

ESBJERG:

Vestjysk Hobby Teknik, Strandbygade 14.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Fa. Simon Madsen (legetøjs afd.).

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

ENGLAND:

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

FINLAND:

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

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætningen af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud uden forbindelse (tlf. BY 5703, alle hverdage undt. tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen og koster 20 øre pr. ord (minimumstak 2 kr.).

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