



Dansk Model-Jernbane Klub.

Meddelelse nr. 195.

På de fleste større stationer er perronerne forsynet med nogle små grå tragtformede tingester, som med metallisk klang - og tit ganske uforståeligt - orienterer de rejsende om toggangen.

Er man så heldig at bo ved en af de mindre og mere hyggelige landstationer, som endnu ikke er blevet lykssaliggjort med højttalere, sker der i forsinkelsestilfælde ofte det, at den vagthavende, kendt af alle de faste rejsende og på fornavn med flere af dem, kommer ud på perronen og med beklagelse i stemmen, som var han selv skyld i forsinkelsen, meddeler "I må hellere gå ind i varmen, for han er noget forsinket og det kan såmænd godt vare nogen tid endnu". Denne personlige kontakt mellem stationspersonalet og de rejsende kan i vor automatikkens tidsalder ikke værdsættes for højt.

Kun en enkelt gang har jeg oplevet en smule menneskelighed fra de upersonlige højttalere. Juleaften sidste år skulle jeg med sidste S-tog til Glostrup og der skifte for at fortsætte til Roskilde. Stemningen blandt de rejsende var mat, da vi nåede til Glostrup, men alle livede op, da det fra højttaleren lød: "Godaften, Glostrup her. Allerførst vil vi gerne ønske de rejsende en rigtig glædelig jul, og så kan vi oplyse, at toget til Roskilde afgår fra perron 2 kl. 0,58".

Om en sådan lille julehilsen bruges på andre stationer, ved jeg ikke, men den har i hvert fald fået mig til at skæve venligt til Glostrup station hver gang, jeg passerer den.

Hermind, DMJK.

ProgramoversigtDANSK MODEL-JERNBANE KLUBTirsdag den 14/1 1964, kl. 19,30

fortæller maskinmester A. Gregersen løst og fast om "Jernbaner øst for jerntæppet". Gregersen, som SIGNALPOSTENS læsere kender bl.a. fra artiklerne om nedlagte baner og engelske baner, besidder et meget stor fond af viden om jernbaner, og vi mener at kunne love medlemmerne en fornøjelig og lærerig aften. Mødet finder sted i Cirkelordenens lokaler, Falkoner Alle 96.

Tirsdag den 4/2 1964, kl. 19,30

besøger vi Rigsarkivet. Overarkivar Rise-Hansen er lovet at orientere os om Rigsarkivets virke og opgaver, og vi vil blive vist rundt i arkivets meget store samlinger, ligesom vi vil få forevist udpluk af, hvad arkivet rummer, til belysning af landets trafikhistoriske udvikling. Mødested: Hovedindgangen i Rigsdagsgården.

SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUBTirsdag den 21/1 1964, kl. 19,00

får vi besøg af formanden for Dansk Model-Jernbane Union, Ebbe Falk-Sørensen, Århus. Vi mødes på modelbaneanlægget og kigger lidt på dette. Da det formentlig er koldt i vejret, har vi bestilt lokale på Missionshotellet, hvor vi kan hygge os i varmen. Falk-Sørensen har lovet at fortælle lidt om jernbaner og desuden vise os en film, han har optaget under sit arbejde i Iran som vejbygningsingeniør. Hvis tiden tillader det har vi desuden høstet lidt farvebilleder i årets løb.

NB. Husk at gemme denne notits eller at notere dagen frem på kalenderen.

P.E.Jensen, SMJK

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB

JMJK ønsker hermed sine medlemmer, DMJU og de andre klubber glædelig jul og et godt nytår med tak for samarbejdet og kammeratskabet i 1963.

Mogens W. Nielsen, JMJK.

HELSEINGØR JERNBANEKLUB

NYT FRA SUNDBYEN: Ja, de fleste ved jo, hvad Sundbyen er og til de, der ikke ved det, er blot at sige, at det er derfra DSB henter sin flåde af store flotte færger til sine overfarter. Men det er ikke nyheden. Næh det er, at Helsingør Jernbaneklub har været så heldig at få lokaler hos "sin egen bane", nemlig hos HHGB. Vi har med stor velvilje fra direktør J. Friis' side fået lov til at leje os ind i et lokale bag remisen på Grønnehave station.

Lokalet, der måler 7,3 x 4,6 skal i første omgang benyttes som møde- og arbejdsrum samt til en art "Hornbækbanemuseum", der i tekst og billeder og effekter skal vise banens udvikling og arbejde siden starten for snart 60 år siden. Vi har været så heldige at redde et ret stort billedmateriale samt det meste af banens gamle tegningsarkiv over rullende materiel, baneanlæg, bygninger m.v. Alle disse ting vil blive tilgængelige for interesserede hver onsdag aften fra kl. 19,30 eller efter aftale med John Hansen på telefon Hellebæk 9. Hvis nogen skulle være interesserede i at låne noget af materialet til et eller andet formål (dog ikke kommercielt) er vi ikke uvillige, men af praktiske grunde må vi lade sådanne henvendelser gå over Jernbanehistorisk Selskab, så udlånene kan registreres. Vi vil nu udarbejde en liste over de numre vi har og senere vil vi bede SIGNALPOSTEN om, at den må gå ud til læserne med et nr. af bladet.

Et "hjertesuk": Vi mangler et godt billede af HHGB lok. nr. 1. Blandt dem, vi har, er det ikke ét, der viser maskinen som helhed, så derfor beder vi læserne om at granske deres fotoarkiv og se, om de kan hjælpe os.

Vi sender bladets læsere og redaktion og alle, der med os har den fælles interesse JERNBANER de bedste ønsker for det nye år og siger VELKOMMEN I VORT NYE LOKALE.

John Hansen, HgJK.

---

FOTOARKIVET

Ny tilbudsliste (nr. 6) er vedlagt dette nummer af bladet. Benyt venligst det nye gironummer også ved bestilling fra tidligere tilbudslistes.

E. Pedersen, DMJK.



(fortsat fra side 126)

Midtsjællandske bane og Hillerød-Harløse-Skævinge

### NEDLAGTE BANER

Af A. Gregersen, DMJK

Da banen den 17/9 1928 blev forlænget til Frederikssund, blev køreplanen naturligvis helt forandret. På strækningen Næstved-Frederikssund kørtes 6 motorvognstog, strækningen Næstved-Ringsted fik 1 nordgående aftengodstog og et sydgående morgen-blandet tog, kørt med en Næstved-G-maskine og mellem Ringsted og Frederikssund løb der et godstog på hverdage. En Fs-maskine fra København kørte kl. 15,30 et persontog til Frederikssund, fortsatte straks med godstoget til Ringsted, ankomst kl. ca. 20,30, overnattede i Ringsted, afgik om morgenen ved 6,30-tiden med godstog til Frederikssund og fortsatte i persontog til København omkring kl. ca. 12,30. Dette løb havde litra Fs 263 (museumsmaskinen) i et års tid, så kørtes det kortvarigt af en disponibel K- (evt. C-) maskine og kørtes endelig omkring 1930 til banen lukkede af en O-maskine. De 6 motortog suppleredes omkring 1934 med et par lokaltog Næstved-Ringsted. Motortogene kørtes til at begynde med af litra MT + 1 á 2 F-vogne, fra 1929 af de ny ML-vogne - og med en F-vogn efter behov. Men køreplanen havde den fejl, at opholdene i Hvalsø og Ringsted ofte var meget lange for at man kunne opnå de flest mulige forbindelser med nordvest- og vestbanens tog. Hensigten var for så vidt god nok, men det gik ud over de rejsende, der skulle ud over disse stationer. Desuden var det en så dagligdags begivenhed, at MT'eren eller ML'eren havarerede, at beboerne, når de skulle med banen, først ringede til deres station og forhørte, om toget fremførtes med damp eller motor; i sidste tilfælde ventede de så vidt muligt til næste tog, hvis det var damp eller benyttede de private rutebiler. Til afløsning for litra MT eller ML anvendtes som nævnt O-maskiner fra Næstved. Det er klart, at under sådanne forhold kan en ny bane ikke oparbejde en stabil trafik, især ikke, når der er konkurrence fra andre trafikmidler. Der blev færre og færre rejsende, og i de sidste år af banens levetid var der så få rejsende, at trafikken kunne bestrides af de små Triangelvogne, litra ME. De var stabile i driften, men ikke særlig behagelige at køre i.

Banens videreførsel fra Frederikssund til Hillerød skred kun langsomt frem, men efterhånden blev da jordarbejde og bygninger færdige. På grund af det dårlige resultat med strækningen Næstved-Frederikssund stilledes fuldendelsen af anlægget med opbygning af sporanlæg og signaler i bero, og det nåede som bekendt aldrig at blive færdig. Det var så afgjort galt, at man ikke byggede banen færdig. Med ordentligt materiel og en god køreplan ville den utvivlsomt have fået en ret pæn lokaltrafik og tilmed mange rejsende fra de korresponderende baner. Idag ville der i det mindste yderligere have været 2-3 transitgodstog og måske også efter åbningen af Fugleflugtslinien et par internationale eksprestog. Tænker man sig, at man havde ladet hvert andet MO-tog Helsingør-Hillerød fortsætte ad den Midtsjællandske bane - d.v.s. 10 persontog og dertil måske kørt 1-3 motoriltog også med MO-vogne samt et lokal godstog med D-maskine eller MH-loko, var der vist mulighed for en god trafik, og for at de trafikale forventninger var blevet indfriet.

Men man besluttede at nedlægge delstrækningen nord for Ringsted - og det skete den 15/5 1936. Banen fik en kort levetid, den var i lang tid stærkt ønsket, men blev bygget alt for sent. Den burde have været færdig omkring 1905 og straks have haft en efter tiden fyldig køreplan, d.v.s. 5-6 persontog, 1 blandet tog og 1 godstog - og en god trækraft, f.eks. litra Fs og G. Da man så endelig fik den, blev den groft mishandlet og kom derfor ikke til at opfylde selv de mest beskedne krav. Det var ikke befolkningen, der svigtede banen (det er sket mange steder), men DSB, der ikke kendte sin besøgstid. Under krigen, hvor bilkørslen var næsten stoppet, havde der været god brug for banen - og idag havde den næsten kunnet leve alene af transittogene. Der var dog ét gode ved, at den blev nedlagt: nemlig at tyskerne ikke kunne bruge den under krigen til deres Norgestransporter.

Banens linieføring ses stadig tydeligt i landskabet - særlig i Hornsherred og ved Ringsted - selv om landevejens expansion og omlægning giver anledning til fjernelse af broer m.m. (For et års tid siden måtte den smukt beliggende bro ved Skjoldenæsholm lade livet). Man kan dog den dag i dag finde mange broer og viadukter, dæmninger og gennemskæringer og ved Frederikssund ligger dele af broramperne der endnu. Broen, der blev overflødig, blev transporteret til Ålborg og kom her til at erstatte den gamle, svage

jernbanebro over Limfjorden, så det nu blev muligt at køre helt til Frederikshavn med R- og H-maskinerne. En del af den ikke færdigbyggede strækning kom senere til at gøre nytte, idet HFHJ overtog den nærmest Hillerød liggende del og benyttede den til forlægning af banestrækningen Hillerød-Skævinge, der derved blev 2,7 km længere. Strækningen fra Hillerød til Nr. Herlev var en del af den Midtsjællandske bane, medens Nr. Herlev-Skævinge var nyanlagt bane. Arbejdet påbegyndtes kort efter krigen, vist i 1946-47 og den ny strækning åbnedes for drift den 14/5 1950, og samtidig blev strækningen Hillerød-Hillerød lokal-Harløse-Skævinge nedlagt. For HFHJ betød baneforlægningen, at man slap af med den stærke stigning og den meget skarpe kurve (150 m i radius) mellem Hillerød og Hillerød lokal, (de store udflugtstog og godstog måtte stoppes ca. 1 km ve for lokalstationen og have alle koblinger slækket, medens de almindelige persontog på 2-3 vogne fik dette gjort på lokalstationen). Man kørte ofte i stå og havde mange sprængte koblinger her, og da tilmed lokaltrafikken mellem Hillerød og Skævinge var yderst ringe, og man ved at forlægge banen både fik stærkt forbedrede stignings- og kurveforhold og et par ret gode stationer (Brødeskov og Gørlose), betød forlængelsen af banen med 2,7 km hverken i tid eller økonomi noget imod de store fordele, der opnåedes. For Hillerød by betød baneforlægningen, at byen, der hidtil mod sydvest havde været omringet af HFHJ, nu fik luft og gode udvidelsesmuligheder.

Strækningen Næstved-Ringsted overlevede alene på grund af sin transittrafik fra København til Masnedsund-Gedser. Kort før krigen indsattes et tredie hurtigtogspar på Sydbanen (via Ringsted) med afgang fra København kl. 18,00 og returløbet ank. ca. 12.30 og kørt med henholdsvis C- eller S-maskine. Under krigen indskrænkedes hurtigtogskørselen, men til gengæld kom der flere godstog samt tyske orlovstog. Efter krigen var godstrafikken stadig god først med 2 syd- og 3 nordgående tog, nu med 3 sydgående og 4 nordgående tog. Hertil kommer den forøgede maskinkraft (E til MY), der har muliggjort, at togvægten har kunnet forøges fra 800-900 t til 1000-1200 t. Endvidere er der indsat et godstog Korsør-Ringsted-Gedser. Men også hurtigtogskørselen er gået stærkt frem - før krigen overførtes maksimalt 10 vogne dagligt, nu er antallet steget til mellem 50 og 70, alt efter årstiden. Mod før 2, er der nu 10 internationale tog, hvortil kommer, at den lokale



hurtigtogskørsel til Lolland-Falster er stærkt forbedret og i det væsentlige føres over Ringsted, ligesom den nyåbnede Fugleflugtslinie sikkert vil give yderligere trafik.

Den lokale trafik har derimod været lille - 1 motorvogn (ML) og et blandet tog med G-maskine klarede hele lokaltrafikken til 1939. Under krigen var der en del tørvekørsel, og persontogene blev færre og større og kørtes med damp (K-maskiner). Efter krigen indsattes først en ML, senere en MO-vogn i persontogene. En tid kørtes et blandet tog eller et godstog med D-maskine. Det er nu inddraget, idet Ringsteds rangermaskine (Ardelettraktor) kører et lokalgodstog til Glumsø.

Når ad åre den elektrificerede Køgebane bliver en realitet, ville det være naturligt at anlægge en dobbeltsporet fjernbane langs den og forstærke Køge-Næstved med dobbeltspor, 60 kg/m skinner og moderne sikringsanlæg og føre al sydbanens trafik den vej. Derved afkortes Fugleflugtslinien yderligere, og Næstved-Ringsted vil kunne nedlægges idet lokaltrafikken let vil kunne bestrides af en buslinie og godstoget Korsør-Gedser føres over Slagelse-Dalmose-Næstved.

### En herlig sporvognstur

Søndag den 27/10 1963, kl. 9,25, så de 30 deltagere i Dansk Model-Jernbane Klubs sporvognsrundtur Københavns Sporvejes motorvogn nr. 501 svinge fra Vester Voldgade ind på rangersporet i Studiestræde.

Motorvogn nr. 501 er, når bortses fra de gamle, ombyggede og nu udrangerede strandvejsdampsporvogne, Københavns Sporvejes første egentlige boggievogn. Den er bygget på sporvejenes hovedværksted og sat i drift i januar 1930 på linie 1, fra maj s.å. tilkoblet boggiebivogn nr. 1501. Af denne vogntype er der ialt bygget 118 motorvogne og 83 bivogne. Inden ombygning til "fast konduktør" må vogntypen henregnes til den pæneste af alle Københavns Sporvejes sporvogne, hvortil ikke mindst bidrog det harmoniske præg skabt af, at motorvogn og bivogns karosseri er nøjagtig ens. Nr. 501 + 1501 blev i midten af 30'erne overflyttet

til linie 3, hvor de har kørt fast siden. Som følge heraf var det en linie 3 beskiltet vogn, der blev entret af deltagerne.

Efter en kort introduktion ringede konduktør B. Vistisen afgang til vognstyrer K. Servé og assistent L. Kjærsgaard. Vi svingede ud på H. C. Andersens Boulevard, kørte tværs over Jarmers Plads og derefter som linie 16 til Nørrebro remise. Remisen og dens indhold af sporvogne blev forevist af stationsmester Møller og rundgangen varede ca. 20 minutter.

Vi kørte så ud af remisens anden ende og ad ranger-sporet i Baldersgade til Tagensvej, hvor vi fortsatte som linie 10 til Bispebjerg, linie 19 til Jagtvej (med fotostop på "præriestrækningen" mellem Ndr. Fasanvej og Borup Alle), og linie 9 og linie 15 til Valby remise. Her viste stationsmester Henriksen rundt og blandt meget andet vakte vel især sporvejenes museumsmateriel, som henstod her efter kavalkadekørselen i anledning af 100-års jubilæet dagen før, stor interesse. Vi fik desuden demonstreret en automatisk vaskemaskine til busser, samt hvor hurtigt nr. 50ls skinnebremse virkede, begge dele var imponerende.

Efter godt en halv times ophold kørte vor sporvogn derefter igennem hele remisen, tilbage til Valby Langgade, ad rangersporet Tingstedet-Rughavevej, som linie 9 til Toftegårdsplads, linie 10 til Gasværksvej, linie 16 til Bernstorffsgade, og linie 13 til Otto Mønstedsplads, hvor vi drejede ind på det lange enkeltspor gennem Otto Mønstedsgade og ved Glyptoteket. Sporet var linie 4s endestation i liniens sidste leveår til nedlæggelsen i maj 1955 og bruges nu til vending af linie "Buh" i dyrskuedagene. Herfra igennem Tietgensgade og Stormgade og som linie 8 til Bodenhoffsplads, hvor der var fotostop. Linie 8s Christianshavnsstrækning er Københavns Sporvejes sidste enkeltsporede strækning med regelmæssig liniedrift i begge retninger. Vor linie 3 vakte nogen opmærksomhed blandt bydelens beboere, så meget mere som der aldrig har kørt bogievogne her før.

Vi snirklede os tilbage til Christianshavns Torv og fortsatte herfra som linie 2 og linie 5 til Kretavej. Her kørte vi gennem en transversal til venstre dobbeltspor, bakkede et stykke og svingede så ind på rangersporet gennem Kretavej til Sundby remise og kørte igennem remisen. Der var 20 minutters ophold, som stationsmester Petersen anvendte på bedste måde til at vise deltagerne, hvad hans



remise havde at byde på. Så blev der ringet afgang for sidste gang, og følgende linie 13 og linie 19 nåede vi tilbage til udgangspunktet rangersporet i Studiestræde kl. godt 13. En vellykket tur var til ende.

E. Mikkelsen, DMJK.

#### ADAMs HJØRNE

I en tidligere artikel lovede jeg en nærmere omtale af vort værktøj og dets anvendelse, efterhånden som de enkelte stykker, gennem konstruktionsbeskrivelser og lignende, dukkede frem på skuepladsen. Siden da er det faldet mig ind, at det måske var nok så praktisk, om jeg i stedet lavede en fortegnelse over disse genstande, således at den interesserede med det samme kunne få et nogenlunde overblik over udstyrets størrelse. En brugsanvisning har jeg indskrænket til det mindst mulige, værktøjets udseende alene burde være tilstrækkelig forklarende, så kun i de tilfælde, hvor jeg enten har set andre være i tvivl eller mindes egne fejltagelser, er indflettet bemærkninger om anvendelsen. Rækkefølgen i nedenstående er ikke tilfældig, men den som forekom mig den mest naturlige, om man da kunne tænke sig et gennemsnit af de mange og meget forskellige opgaver, vi må påtage os som modeljernbaneentusiaster.

Gruppe I omfatter opmåling og afmærkning, og indeholder: Linial, stålvinkel, skydelære og ridseværktøj. Sidstnævnte kan klares ganske godt og billigt med et spidst stålsøm, til gengæld er skydelærens kvalitet et prisspørgsmål, men da den er ganske uundværlig, er der ingen grund til at være fedtet. Linialen er af den gennemsigtige art, så kan vi nemlig også se det, som ligger under den.

Når emnet er mærket op, fortsætter vi mishandlingen under gruppe II, og skære-, bore- og fileremedierne ser således ud: Listesav, nedstryger (Eclipsesav), løvsav (klinger til træ og klinger til metal), nålefile (rund, flad, trekantet og buet), større file (flad og buet), håndboremaskine med diverse bor, stemmejern, høvl og kniv. Om saven må siges, at jo tyndere emner vi skærer i, desto mere fintandet skal klingens være. Løvsaven kan være en drilagtig rad, husk her, at tænderne skal vende mod hånd-

taget og at knækkede klinger skyldes, at disse enten trykkes for hårdt mod emnet eller ekses igennem dette. File bør holdes i to grupper, en for bløde metaller (messing, kobber o.s.v.) og en for stål. Håndboremaskinen, eventuelt suppleret med en søjleboremaskine, er igen hvad kvaliteten angår et prisspørgsmål, men da der ved et godt stykke værktøj ikke bare forstås, at man med det kan udføre et godt og nøjagtigt stykke arbejde, men tillige at samme stykke værktøj har en lang levetid, vil det bedste i længden være det billigste. Boremaskinen bør som største borediameter kunne tage 8 mm, selv har jeg begrænset min beholdning af bor til at omfatte fra 1 til 8 mm diameter med  $\frac{1}{2}$  mm som forskel, og det er såmænd gået helt godt.

Gruppe III omhandler de hjælpemidler, vi benytter os af til at fastholde diverse emner under forarbejdningen nemlig: Skruestik, fileklo og skruetvinger.

Skruestikken er vor tredje hånd, den må være solidt forankret ved et af arbejdsbordets hjørner og til vort brug anser jeg en kæbebredde og spændvidde på 55 x 55 mm som værende fuldt ud tilstrækkelig. Kæberne er på indersiden udført som rillede flader, så holder den bedre fast, med det betyder også, at vi risikerer at "mærke" en flade, som ellers skulle have været helt glat. For nu i givet fald at undgå dette, anskaffer vi to stykker vinkelmessing som da efter behag kan monteres i skruestikken.

Jeg har en fileklo (miniature-skruestik som holdes i hånden), men aldrig benyttet den, efter sigende skal den være ganske god. Når nu det vordende lokomotiv, foreløbig kun i form af en messingplade solidt forankret i skruestikken, af den begejstrede bygmester bearbejdes med sav og fil, frembringes en rent ud sagt infernalsk støj. Dette er i reglen signal til at resten af familien enkeltvis eller i grupper indfinder sig på gerningsstedet, den sidste ankomne er som oftest husets frue. Hun vil lynhurtigt vurdere om resultatet af ens bestræbelser er noget, som senere kan være til nytte i køkkenet eller andet steds i huset, for den sags skyld, og da dette så absolut ikke er hensigten, kaster hun sig øjeblikkelig ud i en ordstrøm og veltalenhed, som kun ville kunne overgås af en af samme køn. Du bliver i alle tilfælde den lille, så undgå unødigt støj ved at lægge en klud over maskinen.

Gruppe IV er ikke så let at navngive, men lad os kalde den "Det vi samler med", og du forstår sikkert meningen når jeg nu nævner: Loddekolbe, diverse lime og skruer.

Principperne ved loddearbejdet er tidligere blevet omtalt, så vi hæfter os i stedet ved limen. Til træ og papir er brugen af P.V.A.-lim, celluloselim, kontaktlim og tapetklister så almindeligt kendt, at en nærmere omtale må være overflødig, men de nye limtyper, den såkaldte to-komponentslim har på metaller en bindeevne, som kommer på højde med den, en tinlodning har. De mest kendte er plastic-Padding og Araldit. Det købes som et sæt bestående af to tuber, hvis indhold blandes i et bestemt forhold inden brugen. De er ikke ganske ens i kvalitet, P.Padding er bedst til udkitning af f.eks. fejlagtige udboringer. Efter 20 minutters forløb kan det udkittede hul atter behandles med sav, fil eller bor, som om intet var hændt. Aralditten limer bedre, men har en afhærdningstid på 70 timer, og for den, som ikke er gode venner med sin loddekolbe, kan det anbefales at stifte et nærmere bekendtskab med disse lime. Skruer, ja i virkeligheden er det ikke så meget skruen, vi skal tale om, som det værktøj, snittappen og bakken, som vi bruger til at skære det nødvendige gevind med. Nu vil fagmanden sikkert smile medlidende, men jeg er altså ikke særlig ferm til at bruge omtalte dele og har derfor overalt på mine modeller, hvor en samling med skrue var nødvendig, anvendt 2 mm maskinskrue således, at udboring foretages med  $1\frac{1}{2}$  mm bor og gevindskæring med 2 mm slutskær. Det kræver en smule øvelse og adskillige knækkede tappe, inden man lærer at lirke kalorius igennem, men da det ofte er absolut nødvendigt, at vi kan skille modellen ad, må vi også stå disse prøvelsernes tid igennem.

Sidste og femte gruppe kan overhovedet ikke navngives, end ikke som småtingsafdelingen, så jeg kaster mig ud i det og remser op: Fladtang, bidetang, spidstang, hammer, en eller flere størrelser, diverse skruetrækkere, alle størrelser - men ærlig talt, disse dele forefindes jo som regel da i et passende udvalg i den bestående husholdning, så mon ikke behovet her allerede er dækket.

Kaster vi nu blikket tilbage på denne smørrebrødsseddel, vil somme sikkert finde udvalget meget spartansk, medens andre vil anse det for en i økonomisk henseende uoverkommelig mundfuld. I begge tilfælde kan jeg forsikre dem om, at mindre kan gøre det, thi er man besjælet af den fornødne interesse for modelbanesporten og videre forstår at krydre arbejdet med ingredienserne: tålmod, fingersnilde, opfindsomhed og sans for akkuratesse, vil ingen opgave forblive uløst.



(fortsat fra side 132)

## ENGELSKE JERNBANESELSKABER

Af A. Gregersen, DMJK

### Grest Western Railway (GWR)

var det 3. største af "The Big Four". Det var et af Englands ældste selskaber, oprettet i 1837. Fra Paddington i London fik GWR efterhånden baner til alle betydende byer i Cornwall og Wales; dets nordligste station var Manchester.

Alle selskabets ældre baner var anlagt med sporvidde 7'0"1/4. Da GWR i 1854 overtog de to normalsporede jernbaneselskaber: Shrewsbury-Chester og Shrewsbury-Birmingham, opstod der problemer, og de tog hurtigt til, eftersom man kom i kontakt med flere og flere normalsporede selskaber.

Med ægte engelsk stædighed - eller fast vilje - holdt GWR på sit bredspor, og det havde så afgjort sine fordele (større profil, mulighed for større loke, dog ikke aktuelt dengang, roligere kørsel ved større hastigheder). Men det afgørende var, at man var en ener, og for at kunne overtage fremmede vogne begyndte man i 1861 at lægge 3'skinne på visse linier; denne blandede sporvidde kunne kun blive en midlertidig løsning, den var håbløs upraktisk, da man jo nu måtte til at bygge loke og vogne til begge sporvidder, dertil kom det stærkt komplicerede sporanlæg på de større stationer. Fra 1869 påbegyndtes en omlægning af de bredsporede baner til normalspor, men da hver strækning skulle være fuldt brugelig, medens den blev omlagt, og man samtidig ønskede, at nettet skulle være så effektivt som muligt med hensyn til godsvognsløb uden omlæsning, blev det en både langsommelig og bekostelig omlægning, der da og først var tilendebragt i 1892. Også for det rullende materiels vedkommende var disse 23 år besværlige, man sørgede for, at så meget som muligt af det ældre materiel var udslidt og kunne udrangeres, efterhånden som omlægningen skred frem. Desuden byggede man en del nyt materiel som normalsporet, men også en hel del som bredsporet med forandring til normalspor for øje; dette materiel var bygget til smalt profil og blev betegnet "convertible".

Foruden GWRs baner var der i dets område - og især i Wales - en hel del større og mindre selskaber, hvoraf mange havde en meget betydelig kultransport - alle disse sel-

skaber blev i 1923 overtaget af GWR, som derved fik sin strækningsslængde forøget med ca. 560 miles til ca. 3.800 miles.

GWRs hovedsæde lå i London; dets hovedværksteder i Swindon.

Great Western blev således til Great, Great Western Railway, og er også blevet kaldt "The Great Way Round". GWRs navn var det eneste af de gamle, der overlevede The Railways Acts. I forhold til sin størrelse havde det en meget stor godstrafik, især kul, men også persontrafikken var stor, og selskabet var især kendt for sine to ekspres-tog: "The Cheltenham Flyer" og "The Cornish Riviera Express"; det sidste løb fra Paddington til Penzance, ialt 225 miles uden stop, og undervejs afkoblede de såkaldte lip-coaches. Det skete ved, at man fra en tjenestekupé i disse vogne ved indkørselen til den station, hvor vognen(e) skulle sættes, først afbrød togets gennemgående bremseledning, derefter frakoblede den toget og bragtes til standsning ved stationens perron.

(fortsættes)

#### KLIP & NOTER

Da et ilgodstog vestpå befandt sig på strækningen mellem Glostrup og Tåstrup ved midnatstid den 11/12, sprængtes en hjulring på lokomotivets ene drivhjul, som følge af en materialefejl. Det lykkedes personalet at få standset toget, der, fremført af loko litra E, kørte med god fart. Et stykke af ringen sprængtes helt af og kilede sig så fast, at maskinen først kunne flyttes efter flere timers forløb. Hjelpevogn måtte tilkaldes.

I mellemtiden måtte fjerntogstrafikken ledes ad S-togssporet over den pågældende strækning. Denne manøvre, der krævede en del rangering frem og tilbage både i Glostrup og Tåstrup, lykkedes til DSBS ros ganske let og hurtigt.

&

Til modernisering og forbedring af jernbanestrækningen Ringsted-Nykøbing F. søges der nu foreløbig bevilget ca. 4,5 millioner kr. på den nye finanslov. Den samlede udgift anslås at beløbe sig til ca. 10 millioner kr.

&

&amp;

Arbejdet med ombygningen af Korsør station, som har ligget stille på grund af mangel på arbejdskraft i forbindelse med bygningen af Fugleflugtslinien fortsættes nu.

&amp;

I tilslutning til meddelelsen i sidste nummer af SIGNALPOSTEN kan vi fortælle, at den nye færge til Fåborg-Mommarkruten ventes indsat på ruten i maj måned 1964. Den nuværende færge "Mommark" ventes sammen med dampfærgen "Christian IX." at blive udrangeret i løbet af sommeren 1964.

&amp;

Adskillige udrangerede damploko er i den senere tid blevet ofre for skærebrenneren på et sidespor på Glostrup st. Det drejer sig bl.a. om DSB ltr.F, D, S og P, samt de svenske maskine, der toges i bytte for E 964.

Ole Gramstrup Søndergaard.

Tirsdag den 29/10 1963 kom tog 254 fra Kb til Kh med 22 minutters forsinkelse. Toget blev fremført af E 977 og bestod af en AV, to CO, en CLE og en DH-vogn. Om ikke forsinkelsen var usædvanlig, så var årsagen det. Toget havde mellem Hk og Ro befordret ikke mindre end 18 - atten - hastervogne. Så åbenbart opererer DSB i praksis stadig med togarten: blandet tog, omend det er længe siden, denne togart er forsvundet i køreplansteorien.

E. Mikkelsen, DMJK

I slutningen af oktober begyndte DSB at bygge Vørslev station om. Hidtil har der været 3 spor foruden læsse- og krydsningsspor. Fremtidigt skal der kun være 2 spor og både læsse- og krydsningsspor nedlægges. Desuden vil perronsporene blive gjort længere af hensyn til de længere tog, der benyttes på strækningen. Selv om fuldautomatiseringen af strækningen Holbæk-Kalundborg endnu er fremtidsmusik, er ombygningen alligevel det første skridt på vejen til en fuldautomatisering, idet sikringsanlægget vil blive udformet således, at det vil kunne tilsluttes en fjernstyring, når denne kommer. Det nye arbejde, der foretages på Vørslev station, er så omfattende, at det først vil være afsluttet hen på forsommeren.

Groth, DMJK.



Byggeaftenerne

er efter den hektiske slutspurt i dagene op til udstillingsåbningen nu atter henlagt til klublokalerne på Nørrebro st. og som sædvanlig hver onsdag fra kl. 19.

Udstillingsanlægget nåede at blive færdigt til tiden, og vi synes selv, resultatet er blevet pænt. Det glæder os meget, at gæsterne på udstillingen synes det samme, og der er mange, der roser driftssikkerheden - det er man åbenbart ikke vant til at se. Vi håber i næste nummer at kunne bringe en nærmere beskrivelse af udstillingen.

Bog anmeldelser

Kolding Sydbaner. 1911-1948.

Ib V. Andersen giver i dette hefte, der er på 52 sider, en udførlig og ganske fortræffelig skildring af Kolding Sydbaners historie. Heftet, der er i nydelig udførelse, trykt på glittet papir og forsynet med 8 gode fotografier, leveres kun uindbundet. Det koster 21,75 kr. porto-frit tilsendt og anbefales varmt alle jernbaneinteresserede.

Heftet kan bestilles ved at indsende beløbet på klubbens postgirokonto nr. 54578, adrs.: Dansk Model-Jernbane-Klub, Nørrebro St., København, N.

Københavns Sporveje, 100 år.

I forbindelse med 100-års jubilæet den 22/10 1963 har Københavns Sporveje udsendt et jubilæumsskrift: 100 år sporveje i København 1863-1963. Bogen er på ca. 100 sider og er forsynet med fotografier, heraf flere i farver, instruktive tegninger, kort, tabeller og diagrammer. Efter en kortfattet historisk oversigt, følger uddrag af en gammel konduktørs erindringer. Derefter kommer bogens hovedafsnit, en kronologisk oversigt over sporvejenes udvikling og tildragelser igennem de hundrede år. Bogen er velskrevet og kan anbefales alle, der blot har den ringeste interesse for skinnebåren transport. Prisen er 10 kr. og bogen kan købes i Københavns Sporvejes større kortsalgsteder. Et eksemplar er tilgået klubbens bibliotek.

E. Mikkelsen, DMJK.

## NYT FRA TEGNINGSARKIVET

Først vil jeg bede alle interesserede om at foretage følgende rettelser i registreringsnumrene for tidligere offentliggjorte tegninger:

A 113 T 020 (litra A1) skal hedde A 113 T 023 (abon. aug.)

A 347 T 028 (RØHJ, Muldbjerg) A 347 T 030 (abon. nov.)

Tilføjelse til samlekatolog over nedtegnede tegninger:

A 1 01 T 033 DSB, litra C nr. 701-15, l:45, prisgruppe b.

Fejlene beklages meget dybt.

Nedfotograferede tegninger, december 1963 sortiment:

A 1 01 T 034 DSB, persontogslok. litra A nr. 159, plan 1

A 1 01 T 035 - - - - -

A 3 05 T 004 APB, 2-akslet motorvogn, 39 pladser.

A 3 24 T 006 NPMB, lukket gods- og kvægvogn, litra Q.

A 3 48 T 008 RØHJ, kvægfold med rampe.

Pris: kr. 4,00 pr. stk. + porto kr. 0,40 pr. ordre.  
Abonnement på tegningsrækkerne koster kr. 14,00 incl. porto for de månedlige 5 tegninger.

Bestilling sker ved indsættelse af beløbet på tegningsarkivets girokonto: 12.55.06, adresse: Dansk Model-Jernbane Klub, tegningsarkivet, Nørrebro st., København, N., under anførelse på bagsiden af girokortets venstre talon af, hvad der ønskes leveret.

U. Holtrup, DMJK.

Næste nummer af SIGNALPOSTEN

forventes udsendt den 17. februar 1964. Stof til dette nummer bedes snarest og senest den 27. januar sendt til enten redaktøren eller et af bestyrelsens medlemmer.

SIGNALPOSTEN udgives af Dansk Model-Jernbane Klub og Jernbanehistorisk Selskab og trykkes i Lejre.

Redaktør: F. Hermind, Lejre.

Abonnementspris 10 kr. årlig incl. forsendelse og kataloger. Løssalgspris 1 kr. Abonnement og enkelte numre kan bestilles gennem DMJKs ekspedition, Lejre.