



Dansk Model-Jernbane Klub.

Meddelelse nr. 188

For kort tid siden fremsatte en kendt motororganisation forslag om at asfaltere hele Lillebæltsbroen, så jernbaneskinneerne blev nedfældet i asfalten á la havnespor, og så bilisterne kunne tage hele broen i besiddelse og kun være tvunget til at skulle rømme sporarealet, når der var tog i vente. En strålende ide! Men hvorfor blive stående herved, der er jo endnu mange områder, som jernbanerne be-  
 slaglægger til skade for de ideligt forfulgte bilister. Hvorfor ikke asfaltere hele sporarealet på København H. og så tillade 1 times parkering på området. Når folk så alligevel var nede for at rokere én gang i timen med deres biler, kunne jernbanepersonalet jo passende benytte lejligheden til at rangere sig frem med togstammerne, hvor der måtte blive plads. For slet ikke at tale om, at hovedbanegårdens haller i de mere stille timer kunne anvendes til biludstilling, hvor den ulykkeligt stillede ikke-bilejer kunne gå og klappe de crom-skinne uhyrer og drømme om at blive medlem af herrefolket - alias søndagsbilisterne med venstre albue nonchalant hvilende på kanten af den nedrullede venstre siderude (for svenskere, englændere og visse andre: højre albue - højre siderude).

Eller skulle man måske alligevel hellere prøve at få motorfolkene til at forstå, at jernbanerne ikke er en hængende transportform, der synger på allersidste vers, og hvis man allerede nu kan begynde at udlodde, men i stedet et levende samfærdselsmiddel, der er inde i en rivende udvikling.

Det var måske værd at forsøge.

Hermind, DMJK

ProgramoversigtDANSK MODEL--JERNBANE KLUB

Lørdag den 23/3, søndag den 24/3 og mandag den 25/3 1963, jubilæumsarrangementer, se SIGNALPOSTEN nr. 4.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Søndag den 31/3 1963 kl. 9,30 afholdes køredag på anlægget, hvor alle medlemmer med venner og pårørende er velkomne.

Vi håber til den tid at have vor færge færdigbygget. Som bekendt er det en model af DSBs PRINSESSE BENEDIKT fra Storebæltsoverfarten.

P.E.J., SMJK

Referat fra Modeljernbaneklubben "HO"

Den 13/2 var vi på besøg hos "Modeljernbanen", i Ll. Strandstræde, hvor vi blev hjerteligt modtaget.

Den 20/2 holdt vi generalforsamling. Formandens beretning, der var ledsaget af hyggelige kommentarer fra forsamlingen, blev eenstemmigt godkendt. Formanden slog til lyd for flere gensidige besøg hos andre klubber.

Kassereren redegjorde for regnskabet. Han har ikke købt bil og slængkappe, så vi stoler på ham et år endnu, ligesom både formand, sekretær og revisor genvalgtes.

Der var ikke indkommet forslag skriftligt, men til gengæld myldrede de frem mundtligt.

Af pladsmæssige grunde enedes man om, at en S-bane endnu ikke kunne komme i betragtning, men at det absolut bør med, hvis der skal bygges nyt anlæg. I den forbindelse blev alle medlemmerne anmodet om hver især at se sig godt omkring for at finde et bedre lokale.

Man vedtog at forhøje kontingentet med 2 kr. pr. måned til ialt 12 kr. fra og med 1/3 1963. Forhøjelsen skal betragtes som en slags "flyttefond". Privatbanekørekontrollen blev vedtaget flyttet, så den er mindst i vejen for statsbanesporene. Det nye signalanlægs relækasse er næsten færdig. Postbanegården på "Dalum" er endnu et uløst spørgsmål. Pak- og varehus på "Dalum" blev "udbudt i licitation".

Mødeaften hver onsdag som sædvanlig.

B. Stærmose, Mjk "HO"

## DANSK MODEL-JERNBANE KLUBS NUVÆRENDE ANLÆG

Af J. Steffensen, DMJK

Da DMJK i 1939 havde skaffet sig et lokale og skulle planlægge sit klubanlæg, måtte man først og fremmest tage stilling til sporvidden og den mindste kurveradius. Sporvidden blev fastlagt til 32 mm (spor 0, målestoksforhold 1:45) og mindste kurveradius på fri bane til 2 m. Når der blev valgt en så stor kurveradius, skyldtes det ønsket om at kunne benytte modelpuffere og modelkoblinger, idet disse ser væsentlig bedre ud end den i fabriksfremstillet materiel benyttede centralkobling, der medfører ret stor afstand mellem køretøjerne. Ligeledes af hensyn til modellernes (og forøvrigt også sporets) udseende valgte man efter forskellige overvejelser og forsøg at benytte spor og hjulsæt efter en af DMJK udarbejdet standard, der svarer omtrent til de idag udarbejdede NEM-normer.

Hjulene sidder fast på akslen og danner sammen med denne et hele i mekanisk og elektrisk henseende; dette er af betydning for kørslen gennem sporskifteområder og for sikringsanlæggenes funktion.

Efter at sporvidden og mindste kurveradius var fastlagt, kunne projekteringen af spornettet påbegyndes. Som følge af lokalets form og størrelse besluttede man sig til at bygge en ringbane, uanset at denne banetype ikke forekommer ved virkelige fjernbaner. Det endelige spornet er vist på tegningen, hvor hver streg angiver ét spor, altså to sammenhørende skinnestrengene. Der er fire stationer, nemlig en stor rebroussements- og endestation (Terminus, forkortet Ts), mellemstationerne Borup (Bp) og Christianshede (Ce), samt den lille endestation Dalby (Dy). Ringbanen har fire spor, der benyttes som to dobbeltspor ved siden af hinanden ligesom på statsbanestrækningen Tåstrup-Klampenborg; de to dobbeltspor benævnes inderringen og yderringen. På hver af mellemstationerne er der en øperron for det ene dobbeltspor samt en dobbeltsporet skråforbindelse mellem inderring og yderring; Bp har desuden en dobbeltsporet forbindelse med Ts, og Ce har enkeltsporede forbindelser med Dy og Ts. Som følge af de begrænsede pladsforhold går spornettene for stationerne Ts og Bp ud i ét; det samme gælder for stationerne Ce og Dy. Mellem Ts og Ce er der derimod en regulær, enkeltsporet strækning.

Station Dy har et meget simpelt spornet, idet der er fire hovedspor, heraf tre perronspor, som ved den ene ende alle udmunder i en drejeskive og ved den anden ende i et kort rangerhoved eller i station Ce. Desuden findes et læssespor samt et opstillingsspor.

Spornettet på station Ts er derimod ret kompliceret. Der er 6 hovedspor ved perron samt et maskinspor foruden adskillige opstillingsspor, udtræksspor m.m. Tog til eller fra Bp kan benytte et hvilket som helst hovedspor, hvorimod tog til eller fra Ce ikke kan benytte spor 1. Maskinsporets rangerhoved har adgang til samtlige spor undtagen spor 1; maskinløb til spor 1 må derfor ske igennem et hovedspor, f.eks. spor 3. I stationens blinde ende er anbragt en drejeskive og et maskindepot.

Sporet er lagt med messingskinner af Vignoles-typen på sveller af fyrretræ. Der benyttes underlagsplader, ligeledes af messing, og rundhovedede messingsøm. Laskerne er bukket af hvidblik og skydes ind over skinnefoden, om hvilken de slutter stramt. Ved visse skinnestød skal de to skinneender være isoleret fra hinanden, og der er i disse tilfælde benyttet lasker af tilsvarende konstruktion, dog med isolerende mellemlæg mellem skinnefod og laske og mellem de to skinneender; disse isolationslasker bukkes omkring skinnefoden på stedet ved hjælp af et særligt stykke værktøj. Sporskifter m.m. er tildannet af normale skinneprofiler. Der er lagt megen vægt på nøjagtig overholdelse af standardmålene for spor og hjulsæt, og dette er i høj grad kommet kørslen til gode, idet afsporinger kun forekommer meget sjældent. Som ballast benyttes bremsegrus rørt op i koldlim.

Hele banen er elektrificeret, og strømtilførslen til togene foregår gennem en tredieskinne, der er anbragt udenfor sporet og lidt over køreskinnernes overkant. Tredieskinnen ligger væsentlig tættere ved sporet, end det er tilfældet efter udenlandske normer; der er herved opnået dels et mere virkelighedstro udseende af sporet, dels at strømaftagerne kan gøres mere diskrete. Returstrømmen fra togene føres kun igennem den ene køreskinne (returskinnen) medens den anden køreskinne er delt op i et antal indbyrdes isolerede afsnit, der indgår i banens sikrings- og signalanlæg. Også tredieskinnen er delt op i indbyrdes isolerede afsnit, således findes der f.eks. i tredieskinnen foran hvert hovedsignal på fri bane en "bremsesektion", hvis længde er 1,35 m; denne bremsesektion er kun strømfø-

rende, når det pågældende signal viser "kør". Togene vil derfor altid standse for "stop" og gå automatisk i gang, når signalet skifter til "kør". På fri bane behøver man ikke at ledsage eller overvåge de enkelte tog. På endestationerne er tredieskinnen delt yderligere op, for at man kan foretage flere rangerbevægelser samtidig og regulere hastighederne af disse uafhængigt af hinanden. På fri bane og på stationerne Bp og Ce er der normalt ingen hastighedsregulering; dette medfører ganske vist den skønhedsfejl, at togene standser og starter for brat, men et reguleringssystem ville på grund af de mange uafhængige sporafsnit blive ret omfattende og uoverskueligt, hvorfor man gav afkald derpå. Læssesporene på de to stationer er dog forsynet med hastighedsregulator. Normal kørespænding på fri bane er 20 v jævnspænding med plus på tredieskinnen. Spændingen kan dog nedsættes indtil 6 v og omskiftes til minus på tredieskinnen. Desuden kan der sættes 6-24 v vekselspænding på spornettet. Regulatoren ved stationerne giver ved drejning højre om indtil 20 v jævnspænding med plus på tredieskinnen, og ved drejning venstre om indtil 20 v jævnspænding med minus på tredieskinnen. I forbindelse med strømventil i trækraften betyder dette, at køreretningen dirigeres fra betjeningspulten, uden at man skal omlægge en kontakt på lokomotiverne.

Ringsporene, enkeltsporet Ts-Ce og de to mellemstationer Bp og Ce er forsynet med elektriske sikringsanlæg, der tillader en meget tæt toggang med ret fuldkommen sikkerhed mod sammenstød og andre driftsuheld.

Hele det således sikrede sporområde er udrustet med gennemgående sporisolering, idet den isolerede køreskinne som ovenfor omtalt er delt op i afsnit, der hver svarer til f.eks. et sporskifte, en sporkrydsning, et perronspor eller et strækningsspor. Til hvert sådan afsnit hører et relæ, hvis magnetspole er elektrisk forbundet til de to skinnestrenge på en sådan måde, at spolen er strømløs, når det pågældende sporafsnit er besat af ét eller flere køretøjer, medens den er strømførende, når sporafsnittet er ubesat.

Ved hjælp af kontakter på relæerne kan man altså f.eks. sikre sig, at der kun kan stilles signal, omlægges sporskifter o.lign. ved ubesat spor. På DMJKs anlæg findes der i strækningssporene og på stationerne Bp og Ce ialt 38 sådanne sporisolationer, der danner grundstammen i sikringsanlæggene.

På stationerne Bp og Ce er etableret endelige sikringsanlæg, Dy er under arbejde, medens Ts må nøjes med midlertidigt anlæg. Alle anlæggene er relæsikringsanlæg. Betjeningen foregår ved hjælp af små vippenøgler og trykknapper af den type, der benyttes i telefonteknikken. Alle signalerne er relæstyrede daglyssignaler, og sporskifterne omstilles ved hjælp af solenoidedrev med én drivmagnet for hver omlægningsretning og én kontrolkontakt for hver endestilling.

Sikringsanlægget på station Bp er udformet med særligt henblik på simpel betjening, idet der til hver togvej svarer et kombineret sporskifte- og signalhåndtag, hvormåvel såvel sporskifteomlægning som signalgivning foregår i en enkelt betjeningshandling. Betjeningshåndtagene har tre stillinger, en midterstilling (normalstilling) og to yderstillinger (kør og stop). Når et håndtag omlægges i kørstillingen, påvirkes alle sporskifter i togvejen til omlægning til den rigtige side, såfremt betingelserne for omlægning er opfyldt, og når alle sporskifter har indtaget rigtig stilling, skifter det tilhørende signal til "kør", såfremt togvejen er ubesat. Håndtaget kan nu slippes, hvorved det går tilbage til normalstillingen af sig selv; signalet forbliver på "kør", indtil toget er passeret, eller håndtaget omlægges i stopstillingen. Så længe et signal viser "kør", er togvejen fastlagt. Som følge af disse og endnu nogle gensidige afhængigheder kan der ikke samtidig stilles kørsignal for to fjendtlige togveje eller omstilles sporskifter under et tog.

På station Ce er anlægget noget anderledes indrettet, idet sporskiftebetjening og signalbetjening er skilt ad fra hinanden. Sporskifterne betjenes ved trykknapper med tilhørende kontrollamper, der viser sporskiftestillingen, medens signalbetjeningen foregår ved hjælp af trestillingshåndtag af samme type som på station Bp. Signalerne på Ce omfatter såvel hovedsignaler som togvejssignaler, medens der på Bp kun benyttes hovedsignaler. På Ce er der kun etableret ét signalhåndtag for hvert hovedsignal, og der svarer fra én til fire togveje til et enkelt signalhåndtag idet sporskiftestillingerne er afgørende for, hvilket togvejssignal der følger med ved betjening af signalhåndtaget. Herved er sparet et antal signalhåndtag. De gensidige afhængigheder er af ganske samme karakter som på station Bp.

Et vigtigt hjælpemiddel ved betjeningen af anlægget er sportavlerne. Alle signaler og sporisolationer er repe-

teret på tavlen ved hjælp af små kontrollamper, røde og grønne for signalerne og hvide for sporisolationerne; de sidstnævnte lamper er tændt for besat sporafsnit og slukket for ubesat sporafsnit. Der findes endvidere sporbesættelseslamper for de tilstødende strækningsspor, således at man også har overblik over de tog, der nærmer sig stationen eller fjerner sig fra den. På sportavlen for Bp er endvidere hvert enkelt sporskiftes stilling repeteret ved hjælp af hvide lamper på hver sin side af sporskiftesignaturen, idet der ikke findes kontrollamper for sporskifterne på betjeningspulten.

Ved hjælp af sportavlen kan betjeningspersonalet forud for hver signalgivning konstatere, om alle betingelserne for signalgivning er opfyldt, og i tilfælde af et mislykket forsøg på signalgivning vil et blik på sportavlen som regel oplyse om årsagen.

Den gennemgående sporisolering på fri bane er udnyttet til etablering af automatisk linieblok med tre blokintervaller for hvert ringspor og ét blokinterval for strækningen Ts-Ce. Strømskemaerne er således udformede, at et blokinterval først frigives, når det nærmest foregående tog i sin helhed har forladt blokintervallet og er dækket af signalet ved dettes udkørselsende. For det enkeltsporede blokinterval Ts-Ce gælder tillige, at der naturligvis ikke kan sendes tog ud på strækningen fra begge ender samtidig.

Klubben ejer af rullende materiel kun et lokomotiv litra P og et motorlokomotiv litra Mv. Alt det øvrige materiel, der benyttes på banen er medlemmernes privatejendom. På de almindelige mødeaftener benyttes anlægget hovedsageligt til prøvekørsel af materiel, men små grupper mødes jævnligt og kører efter køreplan. Disse køreplaner er opbygget specielt efter anlæggets form og imiterer et døgnstrafik i løbet af en time. Materiellets opstilling er ens ved køreplanens begyndelse og slutning, således at man uden pause kan fortsætte kørslen.

Den kunstneriske udsmykning af anlægget omfatter panoramer malet på væggene, samt landskabsarrangementer i de sporfri trekantede og i hjørnerne af lokalet. Bag læssesporene på Bp er opbygget en grusgrav forsynet med smalsporbane, der via broen mellem Bp og Ce fører over til læssesporene på Ce til en rampe for aflæsning direkte i normalsporede godsvogne.

## DANSK MODEL-JERNBANE KLUBS KOMMENDE ANLÆG

Af E. Falk-Sørensen, DMJK

To forhold, der var bestemmende for udnyttelsen af klublokalet på Nørrebro Station, har på afgørende måde ændret sig, siden man i sin tid projekterede det nuværende anlæg. For det første havde man ikke dengang tilstrækkelig erfaring i spørgsmålet om, hvor stærke stigninger man kunne anvende på modeljernbaner, hvorfor man besluttede at bygge helt uden stigninger. For det andet satte lokalets dimensioner ret snævre grænser for, hvor stort og spændende anlæg, man kunne bygge.

Hvad det første angår, er vi jo i dag ikke bange for at anvende stigninger på 10-15 o/oo på en modelbane i spor 0, og selv om lokalet ikke er vokset i de forløbne 25 år, kan vi nu udnytte det meget bedre, idet vi for et par år siden fik Statsbanernes tilladelse til at udføre en ca. 50 x 80 cm stor gennembrydning i betonskillevæggen mellem de nuværende Terminus og Dalby stationer.

På denne måde blev det muligt at forlade princippet med ringbanen til fordel for en punkt til punkt bane. De første udkast til en ny bane blev lavet af Poul E. Clausen og efter en del diskussion blandt andet på generalforsamlingen i 1957 enedes man om den udformning, der er vist på den indlagte tegning.

Banen er som nævnt en punkt til punkt bane, der fra den store endestation Dalborg via landstationen Langsted og købstadsstationen Nykøbing fører til den mindre endestation Sønderby. Banen, der overalt er enkeltsporet, er 117,9 m lang. Mindste kurveradius er 1,95 m og største stigning er 15 o/oo på ret spor, 10 o/oo i kurve.

Driften af banen kan foregå på to forskellige måder, idet banen enten kan betragtes som een lang bane med stærkere trafik på strækningen Dalborg-Nykøbing og svagere trafik på "yderstrækningen" Nykøbing-Sønderby, eller man kan dele banen i en "statsbanestrækning" Dalborg-Nykøbing og en "privatbanestrækning" Nykøbing-Sønderby.

Hovedstationen Dalborg er delt i en personstation og en godsstation.

Personstationen har fire blindt endende hovedspor, hvoraf det længste er ca. 4,5 m. Mellem to af sporene er der i bunden indlagt en skråforbindelse, således at f.eks.



motortog kan ekspederes uden brug af rangermaskine. Ved hovedbygningen, der opbygges omkring en af betonpillerne, er anbragt to korte spor med en mellemliggende perron beregnet til post- og ilgodsekspedition.

Parallelt med hovedsporene ligger fire spor, der udgør personvognsdepotet, som har plads til ialt ca. 20 personvogne. Adgangen fra personvognsdepotet til perronsporene sker gennem et 4,0 m langt udtræksspor, således at rangering i hovedsporet helt undgås.

Godsstationen har kun ét hovedspor, der ligger bag hovedbygningen, og som er ca. 4 m langt. Som det vil ses af planen ender alle godsstationens sidespor blindt med sporstopperne anbragt i samme ende, mens hovedsporets spor stopper er anbragt i den modsatte ende. Dette er meget upraktisk ved oprangering af godstogene, og der er derfor indlagt et særligt oprangeringsspor for godstog (langs hovedsporet m 6 - m 9).

Sidesporsanlægget omfatter 4 læssevejsspor, 1 depotspor, 1 rampespor, 2 pakhusspor samt 1 kort depotspor for togførervogne m.v.

I forbindelse med godsstationen er anbragt et maskindepot med en remise for damplokomotiver med 9 pladser samt en remise for motorvogne med 3 pladser.

Langsted station er en typisk landstation med et ca. 5 m langt krydsningsspor og et læssespor, der er anbragt på samme side som hovedbygningen, en såkaldt lang station - deraf navnet.

Nykøbing station har 3 hovedspor og et antal sidespor hvis anvendelse man først behøver at træffe bestemmelse om når landskabsmaleren skal udsmykke væggen bag stationen. De meget knebne pladsforhold gør det nemlig ikke muligt at opbygge et egentligt landskab, så kun bemalingen af væggen kan fortælle en, hvad de enkelte spor skal benyttes til. Da der, ligegyldigt hvilken af de to ovennævnte driftsformer man vil anvende, altid vil forekomme et stort rangerarbejde på stationen, er der i den ene ende anbragt et rangerhoved, hvorfra der er adgang til alle tre hovedspor.

Stationen er endvidere udstyret med et maskindepot med drejeskive og remise med 5 pladser.

Sønderby station har ligeledes 3 hovedspor, der alle ender blindt. Som på Dalborg station er der mellem to af sporene indlagt en skråforbindelse til maskinopløb.

Ved perron 1 er anbragt 1 kort postvognsspor og bag perronsporene 2 depotspor for personvogne, hvortil der er

adgang gennem 1 udtræksspor, der ligger langs hovedsporet.

Fra dette udtræksspor er der endvidere adgang til en drejeskive og til et andet udtræksspor, der ligger langs bagvæggen. Herfra er der adgang til en remise med 2 pladser samt til 3 godsvognsspor bag denne.

I forhold til det eksisterende anlæg vil det nye anlæg byde på helt andre muligheder for korrekt køreplanskørsel. Ringbanens meget urealistiske kørsel vil blive erstattet af punkt til punkt banens helt naturtro strækningskørsel; med stationsintervaller på ca. 40 m svarende til ca. 60 sek. køretid og de veludstyrede stationer kan vi - når anlægget engang står færdigt - efterligne de virkelige jernbaners driftsforhold på en måde, der kun kendes på få modeljernbaner.

#### "ADAM"s HJØRNE

Efter nøje at have studeret de væsener, som hjemsøger model-bane klubber og lignende forsamlinger, erfarer man, at mange forskellige typer er repræsenterede. Blandt disse er to, som har stor betydning for om en ellers velkonstrueret jernbane skal blive en succes, nemlig manden som kan lægge spor og han som forstår at skabe det rette panorama. Uheldigvis er disse egenskaber sjældent at finde i een og samme person, da hovedformålet ved sporlægning og landskabsudformning er vidt forskellige. Gnidninger kan da også opstå, selvom sådanne personer ved siden af jernbaneinteressen er de bedste venner af verden. Dette er skrevet ud fra sporbyggerens synspunkter, og skulle nu du, som læser disse linier, være af den anden type, må det anbefales dig at lade en anden lægge dine spor, og da helst en som ikke har den ringeste idé om, endsige lyst til, at lære kunsten at bygge landskab. Når så han på basis af sundt ingeniør-arbejde har lagt dit spor, kan du i kunstens navn begynde at pladre gips og maling ud over det hele. -

Sådan indleder englænderen D. A. Boreham kapitlet "Spor og hjulsæt" i sin absolut læseværdige bog "Narrow Gauge Railway Modelling", men om det nu skulle være nødvendigt at ty til andres hjælp for at få to metalstreng

til at følges pænt ad, kan ikke være rigtigt, selv den mest kunstnerisk indstillede natur må kunne bringes til både at indse det nødvendige i omhyggeligt udført sporarbejde og også lære dette, hvor kedsommeligt det så end måtte forekomme ham at være, thi intet er så irriterende som de afsporinger og manglende elektrisk kontakt, der følger med sjusket sporlægning og som pudsigt nok optræder hyppigst, når gæster er tilstede.

Finder disse uheld, trods et godt spor, alligevel sted, må fejlen være at finde ved det rullende materiel, og det er så blot et spørgsmål om at finde synderen og få ham på værksted.

En fornuftig og overkommelig opbygning af sporet kan tage sig ud på følgende måde. Arbejdet udføres som selvstændige enheder i den længde, som den købte skinnestreg måler, underlaget er langsveller, ca. 7 x 20 mm x skinnens længde, placeret således i forhold til de egentlige sveller, at sømmet eller skruen, som skal bære den udvendige strømførende tredieskinne gennem tværsvellen også får bid i langsvellen. Svellerne limes på underlaget - disses størrelser og antal samt indbyrdes afstand også ved skinnestødene tager vi fra forbilledet. Når limen er tør, sømmer vi skinnerne på og selvfølgelig med søm i alle sveller.

De to skinnestrengene justeres omhyggeligt, den indbyrdes afstand (sporvidden) må være pinligt nøjagtig. (Til dette målearbejde anvendes en skydelære, som vi køber hos isenkræmmeren) og ved at sigte med øjet langs ad sporet kontrollerer vi, at dette er uden "buler". - Skydelæren er et stykke værktøj, som vi oftest får brug for i det hele taget, men i stedet for at spille ord og plads på en nærmere omtale af denne, vil jeg anbefale, at man aflægger omtalte handlende et besøg og får genstanden demonstreret. Den er ganske uundværlig, så køb en af de bedste.

Til sidst monteres tredieskinnen og til dette arbejde fremstiller vi et lille stykke værktøj på følgende måde. Af f.eks. et søm, ca. 6 x 6 mm, afskæres enderne således, at vi får en 60 mm lang metalklods. To 3 mm huller bores igennem klodsen, det ene 8 og det andet 37 mm målt fra samme ende. I hullerne presser vi 3 mm fodstål, ragende 3 mm ud på undersiden. Udvendigt mål på disse knaster er nu 32 mm, eller om man vil spor 0 mål. Fra ydersiden af 37 mm knasten udmåler vi derpå 13 mm, vinkler af og tilfiler et V-formet hak i begge sider. Anbragt på sporet med knaster-

ne imellem skinnerne, fortæller de V-formede hak os, hvor tredieskinnesømmet skal sidde og affiler vi nu på undersiden mellem de to hak 3 mm ÷ trådtykkelsen, 2 mm, som tredieskinnen skal have, er vi samtidig i stand til let at justere skruens højde over sporet. Materialet til tredieskinnen er 2 mm hårdt trukket messingtråd, som tilloddes oven på skruehovederne, ca. 5 cm mellem skrueerne. Enderne af tråden nedbøjes i en blød krumning til under skinnehøjde og i flugt med skinneenden.

Der er mange fordele ved at lægge spor på denne måde. Langsvellerne bevirker, at eventuelle ujævnheder i bordpladen delvis udglattes, en opkiling af sporet, hvis dette er nødvendigt, lader sig nemt gøre, tredieskinnen vil altid ligge, hvor den skal, også når træet begynder at arbejde, og det hele får en sådan højde, at vi kan lægge løs ballast. Sidst men ikke mindst betyder det, at artistiske præstationer reduceres til et minimum, når vanskeligt tilgængelige hjørner skal forsynes med spor, for selvfølgelig tilvirker vi disse enheder ved arbejdsbordet.

For nu at lette arbejdet mest muligt, fremstiller vi ved hjælp af et plant stykke træ, f.eks. en møbelplade, og et par lister, en lære, der fortæller os, hvor diverse sveller og skinner skal anbringes. Denne kan laves på mange måder, men lettest er det nok at lade fire stykker 5 x 5 mm liste holde langsvellerne på plads og to stykker 20 x 20 mm liste tværsvellerne. Sidstnævnte forsynes med messingstifter i det antal, der skal være sveller og ud for de steder, de skal ligge. Til forarbejdning af de krumme sporstykker laver vi en tilsvarende lære, dog erstatter vi 4 x 4 mm listerne med fire rækker hovedløse runde søm. En passende strimmel avispapir, som skal forhindre langsvellen i at klæbe fast på pladen, presses ned over sømmene, langsvellen skæres halvt igennem med ca. 10 mm mellem hvert snit, fortyndet snedkerlim smøres i sårene, og den trykkes ned i sømalleen. Tværsvellerne limes nu på, og med et passende antal lodder eller andet tungt, holdes det hele nede til limen er tør og skinnen kan fæstnes. Da vi studerede vort forbillede, bemærkedes det, at overgang fra ret til krumt spor ikke foregår uden en passende "blød" overgang. Samme fremgangsmåde vil vi naturligvis også benytte os af og føromtalte krumme lære forlænger vi derfor en halv meter i begge ender. Forlængelserne indrettes som overgangskurver og vi har dermed en universallære, d.v.s., mulighed for højre eller venstregående overgang alt efter

eget ønske.

De færdige sporstykker forankrer vi på bordpladen ved hjælp af stive metalstrimler som spænder på tværs af langsvellen og gennem et hul i midten skrues fast til underlaget. Skinneenderne samles med færdige "samlestykker" og den elektriske forbindelse sikrer vi os ved under bordet at føre en kobbertråd, 5 mm Ø, og hvortil hvert enkelt sporstykke er forbundet.

Tredieskinnerne er blot forbundet indbyrdes med tilloddet ledningstråd.

Se, det var måske nok en tør og kedsommelig mundfuld af et tilsyneladende taknemligt emne, men tro mig, kære læser, når sporenlængde nummer ti er overstået, går gassen let af ballonen, og det har derfor stor betydning, at vi fra starten får tildannet det værktøj, som skal lette os arbejdet, men helst da også opnået den kvalitet og standard, som er betingelsen for en sikker kørsel på banen, belønning for investeret tid og knækkede negle er de ærgrelser, som det gode arbejde senere sparer os for. Vedligeholdelse af sporet skulle ikke gerne være nødvendigt eller for at udtrykke med en strofe fra en af vort hjemlands vemodige sange: Det skal ligge, som det ligger, da det lå, som det blev lagt.

Næste indlæg omhandler bygning af lukkede godsvogne samt en køretur på banen. Interesserede kan gennem DMJK.s tegningsafdeling anskaffe tegning nr. A 1 24 T 002. Den omhandler litra QR, og koster kr. 3,00. Køreturen er ganske gratis.

Adam, DMJK.

Fra C.J.Andersen i Odense har vi modtaget en byggebeskrivelse for HO af DSBs personvogn litra BF. Desværre har vi også i dette nummer udpræget pladsmangel, hvorfor red. nødsages til at vente til Signalposten nr. 6 med at påbegynde offentliggørelsen. Vi har besluttet at illustrere artiklen med en tegning af vognen - og vi så en lejlighed til at bringe den nu. Derfor er tegningen med, medens selve beskrivelsen må vente. Det bemærkes, at tegningen ikke er i korrekt målestoksforhold.

## TRÆK AF DANSK MODEL-JERNBANE KLUBS HISTORIE

I. Klubbens oprettelse og første år.

Interessen for jernbaner og for "at lege" med reproduktioner - i mindre målestok - af "de rigtige" jernbaner opstod tidligt, og i jernbanernes hjemland England danndes i begyndelsen af dette århundrede de første "Model-Railway-Clubs", og i tilslutning hertil opstod også en industri, der forsynede interesserede med færdigt materiel samt med dele til selvbygning. I 1924 udkom det første engelske modeljernbanetidsskrift: "Model Railway News" og samtidig begyndte firmaerne at avertere i uge- og månedsblade, hvorved kendskabet til denne specielle form for husflid spredtes.

Tyskland havde ret længe haft jernbaner i deres legetøjsindustri, men disse - ikke egentlig modellignende, men driftssikre - "futtog" tilfredsstillede ikke de mere jernbaneinteresserede.

Således begyndte herhjemme i 1920'erne forskellige at interessere sig for disse engelske modelbaner og at importere dele eller hele tog, især fordi England som første land fremstillede "rigtige skinner" af jern eller messing i stedet for de groteske hule blikskinner, som legetøjsindustrien bød på.

I 1930'erne fandt en kreds af interesserede i København sammen og byggede - ud fra datidens forudsætninger og med opnåelige hjælpemidler - de første modeljernbaner, hvor man kunne skaffe plads.

Plads var det store problem, idet den gængse målestok var "O" = 1/45 naturlig størrelse, som de på markedet værende standardskinner og køretøjer var i.

Den halve størrelse, "HO", var dengang endnu i sin vorden og tilfredsstillede ikke modelbyggere. Men også her kom englænderne først på markedet med virkelige modeller og dele dertil.

Imidlertid viste det sig, at den kreds, der fandt sammen i midten af 1930'erne, alle beskæftigede sig med spor "O". Og da et anlæg (hovedsagelig bestående af engelske modeller med enkelte tyske Märklin-lokomotiver, idet dette firma som det første tyske var begyndt - i samarbejde med det engelske firma Bassett-Lowke at fremstille

gode - omend lidt grove - lokomotiver) tilhørende kaptajn A. V. Arendrup blev husvildt, eftersom den villa, det var bygget op i, blev solgt i forsommeren 1937, opstod tanken om - efter engelsk forbillede - at danne en MODEL JERNBA-NE KLUB.

Efter indledende møder hos de forskellige interesse-rede, afholdtes det konstituerende møde den 25. marts 1938 hos maskinfabrikant E. A. Christensen i dennes kontor på Finsensvej, hvor klubben blev en kendsgerning med kaptajn A. V. Arendrup som formand, landsretssagfører Th. Nelle-mann som næstformand og Preben Koefoed som sekretær.

Den 12. april fik Ekstrabladet fat i "nyheden" og bragte et iøvrigt meget loyalt referat i dagens udgave, hvilket foranledigede Kong Christian X. til nogle spydige bemærkninger til kaptajn Arendrup, der var på vagt på Ama-lienborg samme dag.

Formanden begyndte nu forhandlinger med forskellige firmaer om levering af skinner m.m.

Klubbens første møde fandt sted den 21. juni på Jern-banemuseet, hvis bestyrer, trafikkontrollør Ohmeyer, viste rundt. Der var 18 deltagere og aftenen sluttede på restau-rant "Botanique".

I sommerens løb gjordes forskellige forsøg fra stif-ternes side på at skaffe skinner fra danske firmaer. "Nor-disk Kabel og Tråd" var villig, men da de spurgte om hvor-mange tons, det ville dreje sig om, blev den leverance ik-ke til noget. Den 17. november 1938 afholdtes møde i loko-motivremisen med afslutning i Kvægtorvets restaurant.

Den 25. januar 1939 mødtes fabrikant E. A. Christen-sen, landsretssagfører Tage Lasson, Preben Koefoed og Ove Gram hos formanden for at drøfte muligheden for at finde et egnet lokale.

Man enedes om at prøve en henvendelse til distrikt-chef Herschend, DSBs 1. distrikt.

Den 28. februar 1939 fik formanden foretræde hos di-striktchefen og blev mødt med megen venlighed og interes-se.

Den 4. marts var formanden med distriktchefen på Lyngby Station for at se på DSBs skoleanlæg i "O". Desvær-re var dette anlæg bygget op af "Hornby" materiel med blikskinner, som ikke egnede sig til modelbanevirksomhed. Men sikringsanlægget var i orden.

Derfra til Nørrebro Station, hvor der var to egnede lokaler, som DSB - af hensyn til passagen gennem forhal-

len - ikke kunne anvende til lagerlokaler, hvorfor disse var disponible.

Det største var fint beliggende med adgang direkte fra gaden, men der var forhandlinger i gang om disses anvendelse.

Torsdag den 23. marts 1939 holdtes klubbens første generalforsamling i fabrikant E. A. Christensens kontor på Finsensvej, hvor formanden redegjorde for lokalemulighederne med dimensioner, og fabrikant E. A. Christensen meddelte, at han i samråd med formanden og for egen regning havde bestilt 400 m messingskinner i Vignolesprofil i England.

På generalforsamlingen vedtoges det, at leje lokale hos statsbanerne, at anlægge en modelbane med tilbehør og at fremskaffe midlerne hertil, idet kontingentet - 5 kr. - kun kunne dække de rent løbende udgifter.

Den 2. maj afholdtes ekstraordinær generalforsamling i Slotskroen med dagsorden leje af lokale og fremskaffelse af midler til anlæg.

Det vedtoges at lade anlægget blive et "andelsforetagende", hvortil medlemmerne kunne tegne andele á 10 kr., for hvilke der udstedtes et fint bevis.

Den 8. maj var der klubmøde på Lyngby St., hvorunder distriktchef Herschend meldte sig ind i klubben.

På mødet kunne formanden meddele, at DSBs 1. distrikt havde udlejet et lokale på Nørrebro St. - det nuværende - pr. 15. maj 1939 til klubben for en sum - uden varme - af 40 kr. årlig.

Skinneerne kom i tide inden krigen brød ud, men ellers skete der ikke så meget i resten af året før onsdag den 25. oktober, hvor lokalet blev præsenteret for medlemmerne og repræsentanter for DSB, der imidlertid ikke fik det allerbedste indtryk af klubben, da nogle - mest køreplansinteresserede - medlemmer havde udlagt et ældre bliktog på gulvet for at prøve lokalets muligheder.

Derved gik klubben glip af muligheden for at få lokalerne til gaden, som nu blev udlejede til Københavns Sporveje til opholdsrum for linie 7's personale.

Vinteren gik med at planlægge det kommende anlæg, som jo nu måtte baseres på ting, der kunne fås eller fremstilles i landet, udarbejde tegninger, fastsætte standards og fremskaffe tegninger af rullende materiel m.m. Og her må medlemmernes arbejde fremhæves, idet det i løbet af krigstiden lykkedes klubben at blive selvforsynende med ALT -



undtagen skinner, og dem havde man fået.

I maj 1940 leveredes sveller til anlægget, som i mellemtiden forelå i godkendt udkast af stud.polyt.erne Bay og Harby.

Der manglede dog stadig borde til at bygge på. Den 12. juli udkom Familie Journalen med omtale af klubben.

I august måned påbegyndtes arbejdet på klubanlægget, og i efteråret var man så vidt, at de første kørsler kunne finde sted, og her viste maskinmester Mikkelsen sine meget fine modeller af danske lokomotiver, ligesom andre medlemmers modeller begyndte at dukke op.

Da drivkraften varierede fra urværk over elektricitet til damp, var det bestemt, at anlægget skulle kunne benyttes af alle 3 drivmidler, selv om det jo var at forudse, at urværk snart ville vige for elektricitet, da denne var den eneste, der kunne give regulérbar kørsel.

Den 16. august fratrådte Preben Koefoed og i stedet tiltrådte ekspeditionssekretær E. Wieth-Knudsen som sekretær.

Den 31. august var der møde i Hammers restaurant ved Frilandsmuseet, hvor medlemmerne havde lejlighed til at køre med direktør Hammers store Bassett-Lowke anlæg i haven.

Den 15. september demonstrerede d'herrer Steffensen, Bay og Harby de af dem konstruerede strømaftagere til udvendig 3. skinne.

Den 8. oktober kunne de første lyskopierede konstruktionstegninger forelægges.

Den 8. december var formanden på vagt på Amalienborg, hvor kongen - mindre spydigt - viste Billedbladet med billeder af klubbens anlæg.

Den 23. december indledtes et meget frugtbringende samarbejde med DSBS reklameafdeling.

Året 1941 udvidedes anlægget, og ingeniør Steffensen tilbød at konstruere og anlægge - uden udgift for klubben - et elektrisk drifts- og sikringsanlæg, hvorved det ville blive muligt at køre "efter køreplan", foruden at driften ville blive absolut sikker - med elektrisk drift. Damplokomotiver er jo ikke sådan at styre. Urværk var praktisk talt forsvundet.

I oktober måned opsattes skabe under anlægget til medlemmernes rullende materiel og til værktøj m.m.

Året sluttede med møde i DSBS kinovogn med film om "Trykluft" og "H-lokomotivet". Medlemstallet var 38.

Året 1942 fik en god start, idet Berlingske Tidende fremkom med plan om en "Hobby-udstilling" i sit hus i Gammel Mønt. Formanden, ingeniør Steffensen og Leif Petersen udarbejdede plan for et anlæg, der hovedsagelig blev bygget af formandens ledige skinnemateriel, der skulle tilpasses klubbens standards og drivkraft. Berlingske Tidende lod fremstille en brochure over model-jernbaner. Den 5. marts påbegyndtes arbejdet på udstillingsanlægget, og det lykkedes - trods videbegærlige journalisters afbrydelser - at få anlægget færdigt til udstillingens åbning søndag den 8. marts kl. 14,00.

Udstillingen varede til den 19. marts og blev en stor succes. Radioen lavede transmission derfra, og derunder måtte ordene "England" og "engelsk" ikke bruges. Nå, så holdt man en pause og sagde: "Hobbyens hjemland".

I årets løb arbejdedes der ihærdigt på at færdiggøre anlægget på Nørrebro St. og forsyne det med kulisser, som klubbens forskellige kunstnere havde meget held med, hvad illusionen angår, men det varede jo nogle år, inden det nuværende gode resultat blev nået.

Året 1943 var præget af den tiltagende spænding, adskillige luftalarmer, sabotager og spærretimer, men arbejdet på anlægget skred godt frem, og klubben havde megen glæde af ingeniør Steffensens elektriske sikringsanlæg, som vi kunne overtage for en mere end beskedent betaling.

Ved årets slutning blev et efterhånden noget nagende problem løst: rengøring af lokalet. Det var hidtil sket "efter behov" og da det nu var blevet stort, enedes man om at organisere det mod betaling.

Året 1944 var præget af ændring af de oprindelige standards, der ikke havde vist sig tilfredsstillende, efterhånden som medlemmernes modeller blev af bedre og bedre kvalitet, derfor måtte en del skinner lægges om, og behovet for elektrisk drevne sporskifter steg, hvorfor medlemmerne opfordredes til dels at yde arbejde, dels at give sporskiftemotorer, der dengang kostede 19 kr. pr. stk. Samtidig fordobledes kontingentet fra 5 kr. årlig til 10 kr.

Den 20. januar demonstrerede fabrikant E. A. Christensen sin amerikanske Lionel "Hudson", der vakte furor ved at køre igennem alle sikringsforanstaltninger på grund af sin store hastighed og deraf følgende levende kraft. Og da yderligere d'herre Lyngkilde og Orla Petersen kom med nybyggede damplokomotiver, der af naturlige årsager ikke

respekterede hverken signaler eller de - på grund af de talrige stationer på det noget lille anlæg - mange "sektioner", opstod der en del ufred, idet de mere videnskabeligt indstillede medlemmer, der bl.a. helst kun ville have kørsel efter køreplan, nu ville have al anden drift end elektrisk forbudt.

Da dette jo var i modstrid med klubbens formålsparagraf, måtte "elektrikerne" give sig, men det medførte, at man enedes om at køre "hver for sig".

Den 7. juni var der køremøde, hvor der var 2 damptrukne og 3 elektrisk trukne tog i gang.

Det var den 4. oktober, at ønsket om forbud mod al anden drivkraft end elektricitet blev luftet. Ingeniør Steffensen, der naturligt var øm over sit elektriske sikringsanlæg, udarbejdede et udkast til kørselsreglement, som formanden - der jo er den stolte ejer af det af toldkontrollør Lyngkilde byggede damplokomotiv "General Montgomery" - sammen med Orla Petersen og Lyngkilde ikke kunne anerkende.

Den 1. november glædede "Uge-Revuen"s redaktør Buchwald klubben med at lave reportage af anlægget.

Året 1945 begyndte med et vel besøgt klubmøde den 3. januar, hvilket gav anledning til en drøftelse af - og beklagelse over - de snævre forhold, hvor i virkeligheden kun enkelte beskæftigede sig med, hvad der kørte rundt på anlægget, medens flertallet sludrede og diskuterede modeller.

Den 10. januar besøgte direktør Aller og tegner Moe fra Familie Journalen anlægget, og søndag den 14. januar var der møde i Jernbaneskolens lokaler, hvor baneingeniør Voldmester holdt et meget instruktivt og fornøjeligt foredrag med film. Iøvrigt var klubliv m.m. jo præget af krigssituationen, der vanskeliggjorde aftenmøder på grund af udgangsforbud og mørkelægning.

Foråret bragte dog god udvikling af klubbens konstruktive virksomhed, der bl.a. manifesterede sig i, at meddelelserne fra 1. marts blev nummererede, hvilket for nr. 1.s vedkommende indeholdt indkaldelse til generalforsamling med en betydelig dagsorden, idet klubben nu følte sig så vel konsolideret, at der oprettedes 5 afdelinger med følgende ledere:

1. maskinafdelingen: Orla Petersen
2. baneafdelingen : P.E.Harby
3. elektrisk afd. : J. Steffensen

4. indkøbsafdelingen : B. Ehlers

5. tegningsafdelingen: L. A. Kisby.

Samtidig pålagdes det medlemmerne - på grund af knapheden på ALT - at tilbagelevere konvolutter, for at disse kunne bruges flere gange.

Indkøbsafdelingen rådede over en så betydelig samling af konstruktionsdele, at klubben var absolut selvforsynende - med undtagelse af skinner, men også dette problem arbejdedes der med.

Da DSB havde beklaget sig over, at enkelte - og ikke så få - medlemmer henvendte sig direkte om tegninger, pålagdes det medlemmerne at søge konstruktionstegninger for fremtiden hos tegningsafdelingen, der var velforsynet og stadig forøgede lageret.

Klubben udskrev i samme meddelelse en byggekonkurrence om 1 godsvogn litra IA til bedømmelse den 29. april og med følgende præmier: 1. præmie: tegning efter valg samt hjulsæt, stel, buffer, kobling m.m. 2. præmie: tegning og tilsvarende dele til en 2-axlet vogn. 3. præmie: 1 tegning efter valg.

Den 5. april udkom meddelelse nr. 2, der er trykt og indeholder ordensreglement for klubben samt beretning fra generalforsamlingen, der var ualmindelig idyllisk, og klubbens medlemstal var nu 107, hvilket var 30 mere end året forud. Samtidig var afdelingerne forøget med én: trafikafdelingen, med Th. Nellemann som afdelingschef.

Søndag den 29. april var der formiddagsmøde, hvor 4 konkurrencevogne bedømtes.

Få dage efter - den 4. maj om aftenen - kapitulerede Tyskland, og folk fik foreløbig andet at tænke på.

Den 31. maj indførte formanden den britiske læge, Colonel Scott, der selv var modelbygger, i klubben.

Den 2. juli ledede Th. Nellemann en køreplansaften.

Meddelelse nr. 3 udkom den 1. oktober med indkaldelse til møde i DSBs Centralværksteder. Gammelt tøj tilrådedes.

Samtidig meddeltes, at sekretæren E. Wieth-Knudsen af helbredshensyn var trådt tilbage og afløst af Th. Kronholt der tillige blev kasserer. Ny medlemsliste udkom samtidig, og klubbens bibliotek meldtes oprettet.

Til klubmødet den 3. oktober havde Magasin du Nord sendt afdelingschefen for "sportsafdelingen" for at studere, hvilket modeljernbanetilbehør, de burde føre. Årets sidste møde fandt sted i Sølvgades Kaserne, i DSBs lokaler, hvor Th. Nellemann fortalte om svenske baner.

Året 1946 begyndte med udsendelse af meddelelse nr.5, hvori meddeltes, at "Järnvägs Sällskapet" i Stockholm indbød til "Modellbyggartävling".

Som følge af de nu friere levevilkår opstod der blandt medlemmerne interesse for foruden modeller også at beskæftige sig med de rigtige jernbaners drift og virksomhed, hvorfor ønsker om besøg på forskellige jernbanestationer m.m. kom til udtryk. Da formanden nu havde fået rigelig med praktisk tjeneste igen, benyttede han denne lejlighed til at overgive formandshvervet til næstformanden, landsretssagfører Th. Nellemann, hvilket skete på generalforsamlingen torsdag den 26. marts 1946 på Gimle.

A. Arendrup, DMJK.

(fortsættes)

-----  
(fortsat)

#### NEDLAGTE BANER

Af A.Gregersen, DMJK

#### KØBENHAVN

Indenfor det storkøbenhavnske område er i tidens løb nogle banestrækninger blevet nedlagt - ikke som følge af svigtende trafik, men på grund af åbning af ny stationer - eller fordi man af hensyn til byens udvikling og gadetrafik ønskede en anden linieføring.

Københavns første banegård, beliggende på den nuværende hovedbanegårds plads, blev nedlagt den 14/10 1864 og samtidig nedlagdes strækningen herfra over Valby til Vigerslev; i store træk løb banen fra Halmtorvet ad Søndre Boulevard til Enghave og ad den nuværende linie herfra over Valby til Vigerslev.

Da godsbanegården blev taget i brug i 1901, genåbnedes en del af strækningen, idet man "kørte ud" af godsbanegården ved Dybbølsbro og ad de nuværende personspor over Enghave og Valby til Vigerslev; samtidig anlagdes et sidespor fra Valby til Roskildevej (beliggenhed nedenfor banelinien Valby-Vanløse.) Disse strækninger var i brug til 4/9 1909, da de blev overflødiggjort af den nyåbnede godsbane Gb-Valby Gasværk-Vigerslev/Roskildevej, og da den nuvæ-

rende hovedbanegård toges i brug 1/12 1911 kom strækningen i brug for 3. gang; sidesporet Valby-Roskildevej lå i nogle år ubenyttet hen og blev først brudt op 1918. - Den anden banegård blev taget i brug i 1864 og vestpå fulgte sporet Gyldenløvesgade "forbi" Forum til Frederiksberg, herfra videre over P. Bangsvej (v. Diakonissestiftelsen) over Roskildevej ved Dalgas Boulevard og over Valby Langgade ved sporvejsremisen til Vigerslev. Den 1/12 1911 blev Kbhv. II - Frederiksberg nedlagt, medens Frederiksberg-Vigerslev herefter kun blev godsspor. Forbindelsen fra Station II mod nord var dog stadig i brug. I 1917 åbnedes østre dobbeltspor på Boulevardbanen og hermed forsvandt Klampenborgtogene + de ret få Kystbanetog fra Station II. Først da vestre dobbeltspor blev taget i brug 1/10 1921 overførtes Nordbanetogene til Hovedbanegården, og de andre banegårde og strækningen herfra til Nørrebro blev nu nedlagt.

Nørrebro Station var imidlertid for lille og håbløs umoderne. Desuden var den indre godslinie, d.v.s. Valby Langgade-Roskildevej-Frederiksberg-Nørrebro-Lyngbyvej til stor gene for gadetrafikken. Derfor byggedes en ny godsbanegård i Lersøen og samtidig påbegyndte man bygningen af den ydre godslinie. Stump for stump blev denne linie åbnet og samtidig nedlagdes efterhånden den gamle godslinie.

23/10 1929: åbnet Flintholm-Vigerslev, nedlagt Valby Langgade-Vigerslev.

15/5 1930: åbnet Flintholm-Lersøen samt fra Harrestrup til skæringspunktet mellem Valby Langgade-Vigerslev og Valby Gasværk-Valby Langgade, nedlagt omtalte skæring til Frederiksberg.

1/7 1930: åbnet Damhus-Grøndal, nedlagt Frederiksberg-Nørrebro-Lersøen og Nørrebro Station.

### NÆRUMBANEN

Lyngby-Nærum-Vedbæk (LVJ) åbnet 25/8 1900, 12,1 km.

1/3 1921: Nærum-Vedbæk: ingen persontog, godstog efter behov.

1/1 1923: Strækningen nedlagt, nu LNJ, 8,0 km.

1/12 1929: Banen forlænget til Skodsborgvej (8,1 km.)

16/6 1936: Linieføringen ændret til Jægersborg-Nærum, 8,6 km.

24/10 1943: Kørslen Nærum-Skodsborgvej ophørt.

3/10 1954: I Nærum indføres banen nu til den vestligere beliggende ny station (7,8 km.)

Som det ses af ovenstående har denne korte - men betydningsfulde bane - ført en lidt omtumlet tilværelse og har flere gange helt ændret karakter. Den var tænkt som forbindelsesbane mellem Nord- og Kystbanen, som godsbane for industrien langs Mølleåen og som forbindelsesbane til hovedstaden for egnen. Indtil indskrænkningerne i toggangen under I. verdenskrig kørtes der årlig ca. 60-68.000 togkm. og der befordredes ca. 120.000 passagerer og ca. 25.000 t gods årlig. De første indskrænkninger kom i 1914 og tog lidt til i de næste år. I tiden fra 1/7 1917 til 1/3 1921 kørtes kun et personførende godstog daglig.

1/3 1921: Ly-Nærum: 2 person + 1 bl. tog. Nærum-Vedbæk: godstog efter behov.

1921/22: først 3, senere 4 tog daglig.

1922/23: først 4, senere 5 tog daglig.

1925/26: Lø. og Sø. 6 tog, øvrige dage 4 tog.

1/5 1926: motorvognsdriften påbegyndt, derefter kørtes 14-17 tog daglig og efterhånden som man fik flere motorvogne ophørte dampdriften.

1926/27: 2.088 km. damp.

1927/28: 0

1928/29: 1.131 km (sne 16-19/1 og 14-18/2.)

1929/30: 685 km (M2 havareret).

1930/31: 448 km. (Kælke-særtog til Ravnholm.)

1931/32: 42,6 km. (Motorløb i Ravnholm 21/6.)

1932/33-1935/36: ingen damp.

1936/37: 33 km og så var det slut.

1936-1944: timeskørsel, med nogen suppleringskørsel i byldretiderne.

Den stærke nedskæring af toggangen i de sidste krigsår satte også sine spor på LNJ. En tid kørtes der slet ikke på søn- og helligdage. (En kort tid i 1944/45 kørte en DSB - F godstog på banen om natten).

1/9 1952: 20 min. kørsel med skinnebusser. I den anledning anlagde man en krydsningsstation i Ørholm, selvom køretiden blev skåret ned fra 20 til 12 min. var det nødvendigt at køre med 3 stammer. For at få bedre tilslutningstider i Jægersborg og samtidig spare den ene stamme, åbnedes en ny krydsningsstation i Fuglevad den 22/5 1955.

De to efterfølgende oversigter over banens trafik og rullende materiel viser tydeligt, hvordan banen har skiftet trafik og karakter.

Statistik

| År      | tog.km | rejser  | pass.km | t.   | t.km. | ax./ |
|---------|--------|---------|---------|------|-------|------|
|         | x 1000 |         |         |      |       | tog  |
| 1901/02 | 50,6   | 104,3   | 685,4   | 13,3 | 74,4  | 4,9  |
| 1908/09 | 66,1   | 136,0   | 773,6   | 28,2 | 146,0 | 5,0  |
| 1913/14 | 62,3   | 127,9   | 738,3   | 29,1 | 148,9 | 6,2  |
| 1918/19 | 9,9    | 17,6    | 97,0    | 35,6 | 209,5 | 11,9 |
| 1924/25 | 26,7   | 121,3   | 582,2   | 8,0  | 38,2  | 6,0  |
| 1927/28 | 91,5   | 256,9   | 1.120,1 | 4,1  | 18,1  | 7,5  |
| 1933/34 | 87,0   | 248,4   | 1.035,0 | 6,4  | 26,6  | 2,2  |
| 1938/39 | 139,2  | 417,6   | 2.296,6 | 2,2  | 10,8  | 3,2  |
| 1944/45 | 112,5  | 1.120,9 | 5.043,9 | 13,9 | 59,5  | 5,2  |
| 1950/51 | 176,6  | 1.012,6 | 4.556,9 | 13,8 | 39,6  | 9,2  |
| 1954/55 | 361,8  | 1.129,3 | 6.437,1 | 8,5  | 21,3  | 4,5  |
| 1959/60 | 346,5  | 1.494,5 | 8.518,9 | -    | -     | 5,1  |

Max.

Min.

|          |          |         |          |      |
|----------|----------|---------|----------|------|
| Tog.km.  | 1953/54: | 382,5   | 1919/20: | 9,4  |
| rejser   | 1959/60: | 1.494,5 | 1918/19: | 17,6 |
| pass.km. | 1959/60: | 8.518,9 | 1918/19: | 97,0 |
| t.       | 1918/19: | 35,6    | 1938/39: | 2,2  |
| t.km.    | 1918/19: | 209,5   | 1938/39: | 1,3  |
| ax./tog  | 1918/19: | 11,9    | 1928/29: | 2,2  |

Rullende materiel

Damploko 1-3. 0-C-0 T.

1900 Borsig 4817-19, udrangeret 1937, 1932, 1926.

Motorvogne.

M 1-2: 100 Hk, 40 pl. 1925.

M 3: 145 Hk, 35 pl. 1932.

M 4: købt 1937, DSB ME 33.

M 5: købt 1943, DSB ME 31.

M 6: købt 1944, DSB MC 21, solgt til NPMB 1943 som

M 9, derfra til LNJ.

Alle motorvogne kørte under krigen med gasgenerator.

Vogne.

1900: 2 B 4 ax. II/III kl. åbne endeperroner B 1-2.

2 C 2 ax. III kl. åbne endeperroner C 1-2.

2 E 2 ax. rejsegods og post, åbne endeperroner E 1-2.



2 Q 2 ax. lukkede godsvogne 10 t. Q 1-2.

2 P 2 ax. åbne godsvogne 10 t. P 1-2.

C-vognene var oprindeligt åbne og kun tænkt anvendt om sommeren, de blev dog lukket i 1906 og 1907 og samtidig forsynet med varmeanlæg.

Ved indførelse af motordrift i 1926 blev II. kl. afskaffet og de to C-vogne forsynet med trykløftbremse og rullelejer samtidig blev 1 B, 1 E, 1 Q og 1 P udrangeret.

1938: 1 E, 1 Q udrangeret.

1944: B 1 havareret, hensat og ophugget i 1950.

1952: C 1 og 2, P 1 udrangeret. Anskaffet SM 11-16 og SP 21-25.

1953: M 1-2 solgt til SNNB (som reservedele).

M 3 solgt til ETJ, her ny motor.

M 6 (hensat siden 1951 med knækket axel, solgt til HFHJ og her ombygget til personvogn C 28.

1955: M 5 udrangeret. M 4 henstår stadig som reserve.

1959: SP 25 solgt til HFHJ.

(fortsættes)

---

## Referat af generalforsamlingen i DMJK d. 11/3 1963

### I. Valg af dirigent

H. Kappelgaard Mikkelsen valgt.

### II. Formandens beretning

Formanden, F. Hermind, nævnte i sin indledning, at bestyrelsen var identisk med den på generalforsamlingen d. 20/3 1962 valgte med undtagelse af, at Ib V. Andersen efter eget ønske og med virkning fra d. 19/11 1962 var udtrådt. 1. suppleant, E. Albrechtsen, var indtrådt i bestyrelsen i stedet.

Medlemstallet var nu 90, efter en tilgang i årets løb på ialt 11 og en afgang på ialt 8 (3 udmeldt, 1 død, 4 slettet på grund af kontingentrestance).

Møder og udflugter havde der i årets løb været ialt 13 af, fordelt med 3 store ture (Fyn-Als, Langeland og Nykøbing F-Rødby Færg), 5 småudflugter, 2 foredrag, 1 julemøde, 1 filmaften og 1 modeljernbaneklub-besøg.

Det var lykkedes at starte bladet "SIGNALPOSTEN", indeholdende først og fremmest klubbens meddelelser, - - men

derudover også "rigtigt bladstof" omhandlende vor fælles hobby: store og små jernbaner.

Under formandens beretning aflagde afdelingscheferne beretning om deres respektive områder.

Maskinafdelingen: Klubben selv har 2 lokomotiver, loko P og Mv, hvoraf P-maskinen trænger til nyt gangtøj og Mv'eren til ny undervogn.

Baneafdelingen: Alle lige sporstykker til det nye anlæg er færdiggjort. Krumme sporstykker og sporskifter skal nu påbegyndes, og man har konstrueret særligt værktøj til sporskiftebygning, således at dette arbejde skulle kunne gå let fra hånden. I anledning af 25-års jubilæet er de nuværende anlæg blevet færdigbygget og fikset op.

Elektroafdelingen: Sikringsanlægget på Dalby er fornyet og stationen forsynet med sportavle. På det øvrige sikringsanlæg - som er meget solidt konstrueret - har der kun været ringe vedligeholdelsesarbejde.

Trafikafdelingen: På grund af anlæggets justering og ombygning har kørslen i det forløbne år været minimal, men forventes nu genoptaget med regelmæssig køreplanskørsel.

Tegningsafdelingen: Denne er nu næsten retableret. De første katalogblade er udsendt, og der har været en del salg. Fra mange privatbaner har vi fået tegninger og til DSB har vi også m.h.t. tegninger det bedste forhold. Endvidere blev nævnt den udarbejdede, fælles registreringsnøgle for tegnings- og fotoafdeling samt bibliotek.

Fotoafdelingen: De første tilbudsliste er udsendt, og arbejdet med registrering af P. E. Clausens billedsamling samt af de af James Steffensen til klubben overlevere, mange fotografier, er nu fuldført.

Biblioteket: Udlånet har i det forløbne år været beskedent. Også her arbejdes der på en registrering, men denne vil være meget tidskrævende.

Fra de tre sidstnævnte afdelinger fremsattes en fælles appel til medlemmerne om at lade tegninger, fotografier (herunder negativer) samt bøger og blade tilgå klubbens arkiver istedet for under oprydning at kassere effekterne.

Formanden afsluttede sin beretning med en kort omtale af klubbens økonomi. Denne kunne være bedre, idet navnlig tegningsafdelingen havde kostet en del at sætte ordentlig igang. Man håbede nu på godt salg her og i fotoafdelingen. Bestyrelsen har ikke villet foreslå kontingentforhøjelse, men overvejer andre veje til bedring af økonomien. Af større ting, der står foran udførelse, nævntes rejsegods-

rummets ombygning til biblioteks- og tegningsopbevaringslokale. Formanden udtalte tilsidst sin tak til alle, der havde samarbejdet med bestyrelsen samt været klubben behjælpelig i stort og småt.

Af bemærkninger til formandens beretning fremkom en forespørgsel fra hr. Poul Nielsen om årsagen til skiftet i bestyrelsen. Formanden redegjorde herfor ved oplæsning af den korrespondance, der var ført med det udtrædende bestyrelsesmedlem Ib V. Andersen. - Ib V. Andersen fremhævede herefter selv, at baggrunden for hans udtræden var et rent internt bestyrelsesanliggende, og at dette ikke vedkom det egentlige klubarbejde.

Endvidere foreslog J. Groth, at fotoafdelingen inddrager også diapositiver og smalfilm under sit virke.

Formandens beretning blev derefter godkendt.

### III. Regnskabet

Kassereren, E. Lehmann, aflagde beretning herom, og regnskabet blev godkendt. Kassereren benyttede lejligheden til at propagandere for salget af andelsbeviser.

### IV.A. Valg af formand

F. Hermind blev genvalgt med akklamation.

### IV.B. Valg af øvrige bestyrelse

E. Albrechtsen ønskede ikke genvalg, var villig til fortsat at fungere som suppleant. Ole Søndergaard blev foreslået til den ledige bestyrelsespost. Den øvrige bestyrelse var villig til genvalg. Den skriftlige afstemning gav til resultat, at U. Holtrup, E. Lehmann, E. Mikkelsen og Ole Søndergaard blev valgt til bestyrelsesmedlemmer og E. Albrechtsen og A. Gregersen blev genvalgt til suppleanter.

Hr. Poul Nielsen havde umiddelbart inden valghandlingen stillet forslag om ændret valg måde, men dette var blevet afvist af dirigenten med henvisning til lovenes §§ 3, jfr. 9.

### V. Valg af revisor

Th. Kronholt genvalgtes til revisor.

### VI. Eventuelt

Bestyrelsen havde her (samtidig med indkaldelse til generalforsamlingen, se "SIGNALPOSTEN", 1. årg. nr. 3) stillet forslag om ændring af kontingentindbetalingen. Efter

nogen diskussion vedtog generalforsamlingen i medfør af lovenes § 9, at § 2, stk. 2 og 3 ændres således, at kontingentindbetaling efter 1/9 i et regnskabsår medfører pligt til at erlægge et tillægskontingent på 5 kr. (De reviderede love vil snart blive udsendt som bilag til "Signalposten").

Endelig drøftedes på foranledning af James Steffensen mødetiden for klubbens aftenarrangementer.

Generalforsamlingen hævet.

Bestyrelsen har siden konstitueret sig således:

Formand: F. Hermind, Lejre.

Næstformand: U. Holtrup, Dalbyvej 12, Brønshøj.

Sekretær: E. Mikkelsen, Grønnevej 255, 10, Virum.

Kasserer: E. Lehmann, Marstalsgade 40, 1., København Ø.

Ole Søndergaard, Drosselvej 6, Roskilde.

1. suppleant: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby.

2. suppleant: A. Gregersen, Raftevej 6, Lyngby.

Klubbens afdelinger og disses ledere er følgende:

Maskinafdelingen: Ole Søndergaard, se ovenfor.

Elektroafdelingen: U. Holtrup, se ovenfor.

Baneafdelingen: P. Adamsen, Gentoftegade 37, Gentofte.

Biblioteket: E. Beyer, Bremensgade 25, 1., København S.

Tegningsafdelingen: U. Holtrup, se ovenfor.

Fotoafdelingen: E. Petersen, Nyskiftevej 42, Vanløse.

Trafikafdelingen: E. Mikkelsen, se ovenfor.

E. Mikkelsen, DMJK

Næste nummer af "SIGNALPOSTEN"

forventes udsendt medio april og stof til dette nummer bedes sendt til redaktionen (enten Hermind, Lejre, eller et af bestyrelsens andre medlemmer), såsnart stoffet foreligger og senest den 1/4 1963.

Udgivet af Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro st., Kbhv.  
Ekspedition: F. Hermind, Lejre. Løssalg 1,00 kr.