



Dansk Model-Jernbane Klub

Meddelelse nr. 189

## JERNBANEHISTORISK SELSKAB

I tilslutning til DMJKs 25-års jubilæum stiftedes den 23/3 1963 af en kreds af medlemmer og andre jernbaneinteresserede en forening med navnet Jernbanehistorisk Selskab med et formål, der i vedtægternes § 1 er udtrykt således:

"Selskabet er oprettet i første række med henblik på at yde støtte til det arbejde, som Dansk Model-Jernbane Klub (DMJK) udfører med hensyn til efterforskning, indsamling og bearbejdelse af jernbanehistorisk materiale og oplysninger, og til klubbens arbejde med ved publikationer, foredrag etc. at virke til fremme for interessen for indenlandske og udenlandske jernbaner (samt sporveje).

Herudover kan selskabet yde tilsvarende støtte til andre og selvstændigt søge at indsamle stof og viden om jernbanernes forhold og viderebringe denne viden til selskabets medlemmer og andre jernbaneinteresserede.

Selskabet skal i videst muligt omfang samarbejde med institutioner, arkiver og samlinger og herunder virke til øget benyttelse af og interesse for Jernbanemuseet, Teknisk Museum, Det kgl. Bibliotek og andre biblioteker, Rigsarkivet, Landsarkiverne, samt de egns- og lokalhistoriske arkiver."

Selskabet, i hvilket enhver jernbaneinteresseret over 18 år kan optages som medlem mod indbetaling af et årligt kontingent på 20 kr., er af hensyn til sit hovedformål administrativt meget nært tilknyttet DMJK.

Skulle nogen være interesseret i nærmere oplysninger om Jernbanehistorisk Selskab med henblik på eventuelt medlemskab, bedes man sende et par ord herom til Dansk Model-Jernbane Klub's ekspedition, Lejre.

DANSK MODEL-JERNBANE UNIONKALUNDBØRG MODELJERNBANE KLUB

Vi erindrer medlemmerne om, at der indtil videre afholdes byggeaften på anlægget hver tirsdag aften.

C. O. Petersen, KMJK.

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB, Århus

Anlæg: Spor 0, 1:45, Århus Hovedbanegård, opg. E.  
 Formand: Mogens W. Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Åbyhøj.  
 Næstformand: Freddy Falberg, Engdalsvej 63 A, Brabrand.  
 Kassører: Hardy Andersen, Marselisborgalle 30 A, Århus C.

Anlægget åben hver onsdag kl. 19.30-ca. 22,00. Køreaften første onsdag i måneden. Nye medlemmer kan optages.

Referat af generalforsamlingen i JMJK d. 13/3 1963

Formanden bød velkommen og efter mindeord over 2 medlemmer, der var afgået ved døden i 1962, åbnedes generalforsamlingen.

Til dirigent valgtes H. Fibiger Jensen.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes. Formandens beretning blev godkendt efter en meget kort diskussion.

Regnskabet oplæstes og godkendtes.

Under forslag vedtoges at sende formanden til sammenlutningens generalforsamling i København d. 24/3 1963.

Valgene gav følgende resultat:

Formand (genvalg) Mogens W. Nielsen

Næstformand (nyvalg) Freddy Falberg

Kassører (nyvalg) Hardy Andersen

Suppleant (genvalg) Helge Knudsen

Revisor (genvalg) Kaj Leth

Suppleant (nyvalg) Bent Lemming

For at klubanlægget kan være åben hver onsdag aften, blev der valgt 2 medlemmer til at varetage dette hverv: Helge Knudsen og Freddy Falberg.

Til at skabe kontakt mellem HO-medlemmerne, blev der valgt et HO-udvalg med Bent Lemming som formand, og Freddy Falberg som repræsentant for bestyrelsen.

Mogens W. Nielsen, JMJK.

Referat af 25-års jubilæumsfestlighederne i DMJK

Lørdag den 23/3 1963: Fra kl. 15,00 var der åbent hus i klubbens lokaler på Nørrebro St. Danmarks Fjernsyns Aktuelt arriverede dog allerede kl. 13,00 med kameraer, projektører og kabler. Det tog to timers koncentreret arbejde at få optaget det indslag, der samme aften blev vist i Aktuelt (og som da varede ca. 2 minutter), og først kl. 14,59 var fjernsynet færdig med optagelserne, samtidig med at gæsterne begyndte at indfinde sig. Inden længe var der fuldt hus (ca. 60-70 ialt) og snakken gik livligt.

Anlægget, der i anledning af jubilæet havde fået den sidste finish, herunder ikke mindst på Dalby St. et nyt sikringsanlæg á la type Glostrup og en komplet smalsporbane, blev derefter forevist ved en kavalkadekørsel med en del af klubbens rullende materiel, begyndende med Arendrups engelske materiel fra sidst i tyverne og endende med tunnelbane S-tog og en motorvogn fra DSBs ny TEE-lyntog. Derefter blev der kørt med dampdrevne modeller, hvoraf især en model af "the rocket" med tilhørende vogne gjorde stor lykke.

Tiden gik hurtigt og kl. 17,15 var der afgang for vort særspurvognstog, KS ledvogn nr. 838 (et linie 5 vognstog). Krydstogtet gennem de uvante spor i den indre by med fotostop på Kgs. Nytorv gik gnidningsløst, og kl. 17,50 blev deltagerne sat af ved Søvavillonen. Jubilæumsmiddagen kunne tage sin begyndelse. Tilstede var, ligesom i anlægslokalet tidligere på eftermiddagen, klubbens indbudte gæster: generaldirektør P.E.N. Skov, direktør i Privatbanernes Fællesrepræsentation P. Hjortkjær, direktør for Danmarks tekniske Museum K.O.B. Jørgensen, konstitueret rigsarkivar E. Riise Hansen, lederen af Jernbanemuseet trafikkontrollør E. Parbøll samt redaktør H. Rybro fra Jernbanebladet. Hertil et rigt udvalg af klubbens medlemmer med pårørende. Menuen bød på flæskesteg og is samt masser af konversation om vort fælles emne: store og små jernbaner. Talerne blev afviklet under desserten, og her vakte vel især generaldirektør Skov's lange og indholdsrige tale om Statsbanernes nærmeste fremtidsplaner udelt opmærksomhed. Generaldirektøren oplyste, at det første af de nye lyntog leveres omkring 1. maj, det andet først efter køreplansskiftet. Der vil ved overgangen nu til sommerkøreplanen ske en udvidelse af S-togsdriften, således at linie C fø-

res igennem til Holte hele dagen (uden stop Hl-Ly) og således at de lokale Lyngbytog i myldretiden gennemføres som linie Bx Tå-Ly (uden stop Hif-Kh og Kk-Bft). Generaldirektøren kom i sin tale også ind på udbygningen og moderniseringen af DSBs vognpark og nævnte i denne forbindelse, at der for tiden er en række UIC standardpersonvogne af fransk type under bygning til DSB, medens den tyske standardtype anses for at være for lang til os på grund af færgerne.

Under middagen fremkom der meddelelse om, at en kreds af medlemmer og andre jernbaneinteresserede samme dag havde stiftet en forening med navnet "Jernbanehistorisk Selskab" med det hovedformål at yde støtte til DMJKs mere historisk betonedede arbejde med opbygning af arkiver etc. (Se om Jernbanehistorisk Selskab andetsteds i bladet).

Under kaffen blev der forevist farvetonefilm, først DBs fremragende 125-års jubilæumsfilm: "Mit der Adler fing es an", dernæst en reportagefilm fra DB-jubilæet i december 1960 og så en instruktiv film om sporvedligeholdelse fra NSB: "På Sporet". Sluttelig vistest en amatørfilm fra Iran med glimt af den transiranske jernbane, en ypperlig film krydret med producenten, Ebbe Falk-Sørensens oplysende og meget vittige kommentarer. Derefter hyggede man sig i selskabeligt samvær til henimod midnat.

Søndag den 24/3 1963 kørtes udflugtsturen begunstiget af godt vejr. Vort særtog var oprangeret af DSBs 4-vogns lyntog Mb 413-Ab 437-Fj 449-Mb 414. Lyntoget var i dagens anledning renvasket og strålede i sin knaldrøde farve. Præcis kl. 8,40 gled toget ud fra Kh., perron 5, spor 10, på vej mod Hillerød som særtog 8711. Kl. 9,18, to minutter før tid, kørte vi ind på Hillerød St., spor 3. Her var der arrangeret forevisning af stationens elektro-mekaniske sikringsanlæg samt af GDS værksteder og remise. Kl. 10,50 var der afgang som særtog 8713 til Helsingør. Der var givet særlig dispensation til fremførelse af vor lyntogsstamme over strækningen Hillerød-Snekkersten, dog med en højeste hastighed af 40 km/t. Stop i Kvistgård, spor 2, for krydsning med tog 4728, og stop i Snekkersten, spor 4, for besigtigelse af stationens relæsikringsanlæg samt overhaling af tog 4727. Undervejs havde tjeneren haft travlt med at servere frokosten i togets restaurant samt i kupeerne. Præcis efter planen ankom vi til Helsingør, spor 1, kl. 12,05. Her deltes turdeltagerne i 3 grupper, den ene foretog en grundig og instruktiv rundgang på Helsingør

stationsterræn, den anden fik forevist Helsingør Stålskibs-  
værft fra A til Z og den tredje kom på en afvekslende by-  
vandring omfattende bl.a. en interessant og meget levende  
rundvisning på byens berømte Karmelitterkloster. Kl. 14,35  
kørtes der fra Helsingør som særtog 8456, og medens mange  
benyttede lejligheden til at indtage en kop eftermiddags-  
kaffe, suste vi til Skodsborg, hvor vi efter ankomsten i  
spor 2 fik forevist stationens mekaniske sikringsanlæg,  
samt blev overhalet af tog 646. Kl. 15,35 ankom vi til Kh.,  
perron 3, spor 5, efter en vellykket tur. Ialt deltog godt  
100 personer i udflugten, som blev overvåget af overmaskin-  
ingeniør Einar Hansen fra DSB.

Mandag den 25/3 1963: Fra kl. 19,00 var der åbent hus  
på anlægget for medlemmerne og deres pårørende. Danmarks  
Radio havde tilsagt sin tilstedeværelse, og medens vi igen  
flød i kabler og antenneanlæg sendtes en direkte transmis-  
sion i æteren, medens vi kørte køreplan. Alt klappede, og  
vi fik virkelig vist, hvad anlægget formåede. Derefter  
slog vi spunsen af et anker øl og spiste varme pølser fra  
en miniature pølsevogn. Successen var i hus. Køreplanen  
blev kørt da capo til alle ca. 60 besøgendes tilfredshed,  
og medens det sidste øl blev tappet af tøndens og de sidste  
gæster forlod lokalet, kunne vi se tilbage på tre vellyk-  
kede jubilæumsdage.

Klubben modtog i anledning af jubilæet en lang række  
gaver og hilsener. Det vil føre for vidt her at opregne  
dem alle, men nævnes bør dog en check på kr. 500 fra Vogn-  
fabrikken "Scandia", og fra Fællesrepræsentationen for dan-  
ske Privatbaner kr. 100 kontant ledsaget af en smuk bogga-  
ve. Der var også boggaver fra Danmarks Tekniske Museum og  
Jernbanemuseet, og den længste jubilæumsgave fik vi  
fra Helsingør Jernbaneklub, som overrakte en vinge på ca.  
2 m fra det gamle signal på Hellebæk St., restaureret med  
nænsom hånd. Endelig vil deltagerne i klubbens fornyligt  
afholdte stærkt afvekslende generalforsamling forstå at  
værdisætte en gave fra medlem nr. 385, fru G. Holtrup, en  
meget fornem dirigentklokke.

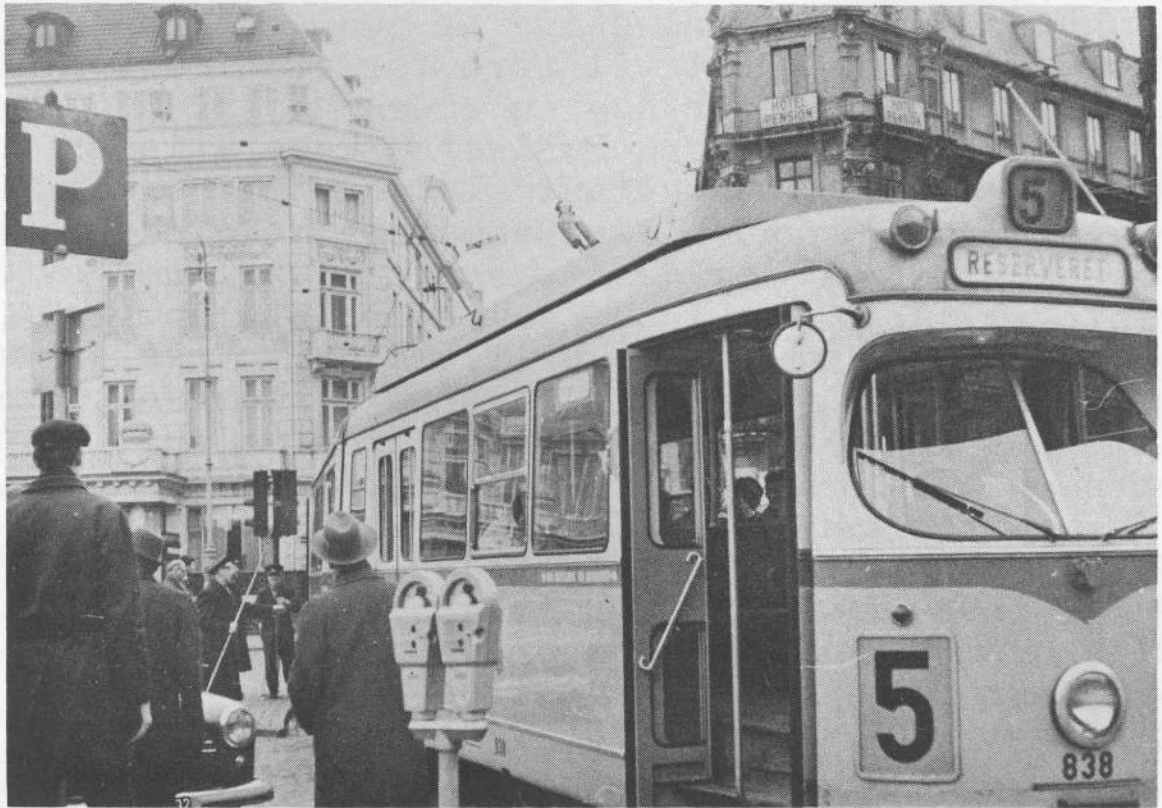
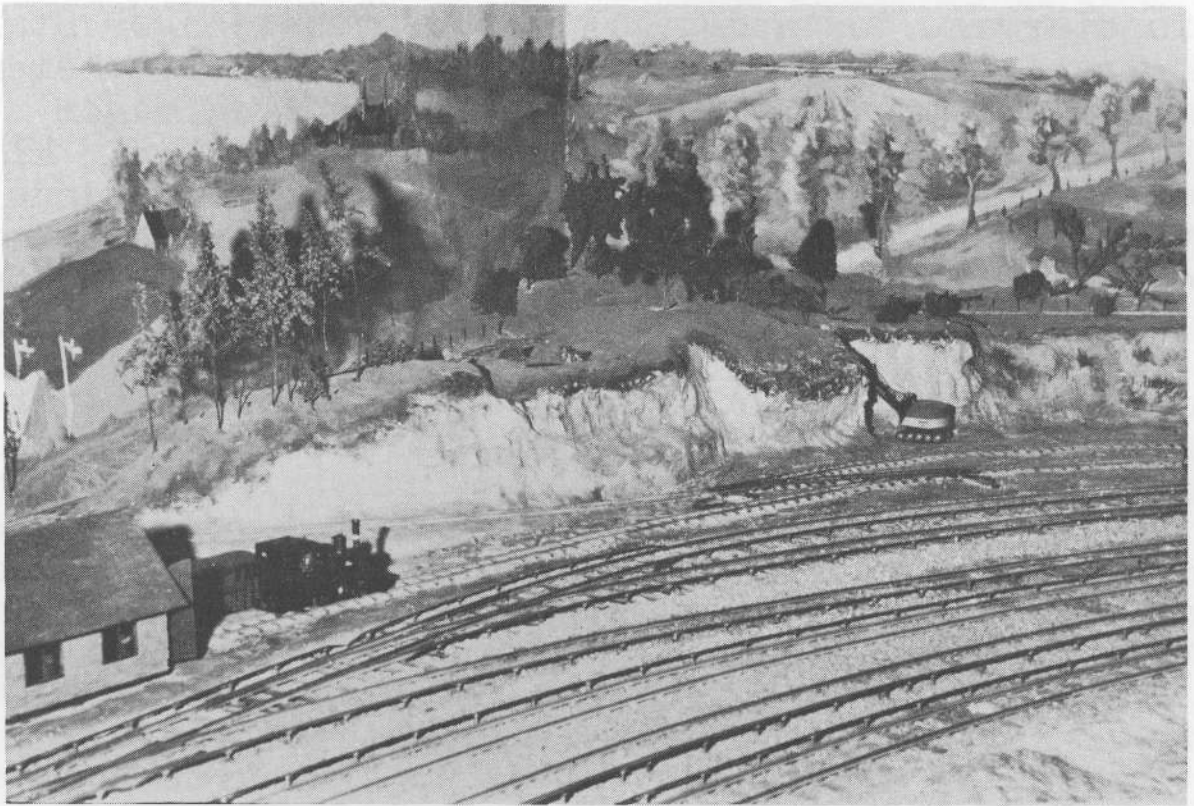
Fotografierne på de næste sider viser:

Smalsporsbanen i hjørnet ved Borup.

Særspurvognen på Kgs. Nytorv.

Fra festmiddagen på Søvavillonen.

Særtoget på Kvistgård St.





## BYGNING AF EN BF'er I HO

Af C. J. Andersen, DMJK

Først og fremmest er en grundig gennemgang med omtanke af tegningen (se SIGNALPOSTEN: 1. årg. nr. 5) en forudsætning for et godt resultat. Det bemærkes, at tegningen ikke er i korrekt målestok 1:87, men omregningen sker forholdsvis let fra de på tegningen anførte hovedmål.

Ved bygning gør jeg først op, hvilke materialer jeg skal anvende, og i dette tilfælde blev det til:

Vognens sider:	Messing 0,8 mm
vognens ender:	Messing 1,0 mm
vinduer:	Celluloid 0,5 mm
bund m/pufferplanker:	Hvidblik 0,3 mm
vanger:	Hvidblik 0,3 mm (1x3x1)
akselgafler:	Messing 1,0 mm
tag:	Hvidblik 0,3 mm
hjul:	Engelske stjernehjul i nylon på pinolaksel
koblinger:	Rivarossi.

Skal denne vogn komme til at se rigtig ud, må man i høj grad være indstillet på at fremstille mange ting selv, men det gælder nu for øvrigt i de fleste tilfælde, hvor det drejer sig om MODEL, ikke blot et køretøj. Det første er akselgaflerne, som mig bekendt ikke findes færdige. At tegne disse spinkle akselgafler op på messingpladen er noget af et arbejde, så jeg har for flere år siden ladet fremstille stempler af de fleste danske typer akselgafler og boggiesider. Et stykke hvidt papir limes på messingpladen, og to aftryk af stemplet på, så er tegningen trukket op og klar til udskæring. Lejerne borer jeg med EUREKA - et selvcentrerende svejtsisk bor, fin kvalitet, men lige så billigt som almindelige spiralbor - ca 9/10 mm ned i materialet. Der bliver således en lille smule gods tilbage som bagefter forstærkes ved pålodningen af imitationen af fjeder og akselkasse. "Gaflerne" bøjes vinkelret på forbindelsesbroerne, og aksellejerne er klar til at lodde på vognbunden.

Vognbunden fremstilles i ét stykke med pufferplanker-



ne. Før bukningsen bores for pufferne og koblingskrog, alt efter smag og behag derfor.

Når bunden er færdig, påloddet lejerne i korrekt akselafstand og pinligt vinkelret på bundens længdeakse. Udvendig på aksellejerne loddes vangerne, der er trykket op af hvidblik 0,3 mm. Hertil har jeg for et par år siden lavet et specialværktøj, men de kan "foldes" over et stykke skarpkantet båndjern i passende tykkelse.

Pufferne fås ikke færdige i rette størrelse og udseende. Jeg hører til de heldige, der har en UNIMAT drejebænk - en god pengeanbringelse for en modelbygger - men en håndboremaskine og et par file kan også være fine hjælpemidler. Spænd boremaskinen vandret i skruestikken, sæt et stykke 5 mm rundmessing i patronen, og brug så filene, medens "lille søn" får lov til at dreje på håndtaget.

Trinbrædder skæres ud i eet stykke af hvidblik 0,3 mm. Når de øverste - små - trinbrædder bøjes rigtigt, er de fine som loddelapper, der fæstes på vangerens underkant.

Rundingen forneden på vognkassens ender må man føle sig lidt frem til, idet kassen er 2 mm smallere ved bunden end i vindueshøjde. Siderne skæres råt til i 2 eksemplarer og sammenloddet, hvorefter udskæringen - i dette tilfælde, hvor siderne er spejlvendte - kan ske samtidig.

Enten skæres efter vinduernes yderste omrids, hvorved man bagefter skærer et stykke gulbrunt karton ud efter "glasmålene", så det kan klæbes ind i den færdige vogn og illudere som trækarme, - eller man skærer messingens efter "glasmålene" og maler trærammen på.

Alle huller for håndlister bores med 0,5 mm bor - igen EUREKA, hvorefter siderne bukes over en skabelon af hårdt træ. Husk at beskytte messingpladen mod trykmærker fra skruestikens kæber med et stykke træ eller blikplade.

Sammenlodningen af vognkassen foretages i en lære, skruet sammen af træstykker. Klodsen, der skal støtte endestykket, skal hælde en lille smule væk fra 90° vinklen, ellers vil enden ved loddetinnets sammentrækning komme til at hælde indad.

Indvendig tværs over bunden loddes 2 tværstykker, der bores sammen med bunden. I afstandsstykkerne bores gevind 1,4 mm - eller 1/16" - og hullerne i bunden bores op til glathuller for de skruer, der til sidst skal holde de to dele sammen.

Taget fremstilles af en lille plade hvidblik 0,3 mm, der rundes over en stump rundstok. Pas på, at rundingen

sker ensartet i hele længden, ellers kommer der buler, der er vanskelige at rette.

Taget fastloddes med en god "filet" indvendigt og forsynes med ventiler - atter hen og dreje selv - og dæklader for de huller, hvorigennem konduktøren i gamle dage satte petroleumslamperne ned.

På siderne og endestykkerne loddes forstærkningslister af så smal og tynd messing, som man nu er i stand til at fremstille dem. Bagefter kan man gøre dem endnu tyndere og smallere med en fil.

På endestykkerne monteres stige, platform samt den lille kasse, der omslutter bremsehåndtaget.

Klip og buk håndlisterne af 0,5 mm messingtråd og lod dem fast i hullerne. Lad være med at trykke dem helt ind til siden, jo mere "luft", der på dette tidspunkt er imellem, jo lettere er afvaskning og maling, og de kan altid trykkes endeligt på plads til sidst.

Så vasker vi begge "enheder" godt i triklorætylen med en gammel tandbørste. Tri er giftigt, men ikke brandfarligt.

Desværre har jeg ikke noget farveskema over vognen, men jeg er gået ud fra: Undervogn og bremsekasse samt stige og platform matsort, vognkasse rød - jeg har brugt Sadolin & Holmblads Tempo kirsebærrød, der svarer ret nøje til "vognrød", taget snavsetgrå. Al påskrift sker med en meget fin pensel og gul maling. Man kan opøve sig i det.

Vinduer er celluloid - husk med smergellærred at matte de to toiletvinduer.

Hjulene skal være stjernehjul. Jeg er i den heldige situation at have en del engelske nylonhjul, som jeg selv overflytter til en stålaksel, hvorpå jeg sliber pinolspidser. Hermed er jeg fint kørende.

Selv bruger jeg Rivarossi-koblinger - vilde hyl fra de helt rabiante modelbyggere. Jeg har imidlertid flyttet koblingen helt op imellem pufferne, så den faktisk ikke ses fra siden, og for at få den nødvendige træk mulighed for afkoblingsmagneterne, har jeg rettet koblingens "hale" ud, hvorved den praktisk talt forsvinder inde under vognbunden. Den fungerer iøvrigt vældig fint sammen med Eclipse magneter, der er gravet ned i ballasten. Koblingerne fastholdes drejeligt med en lille "tophat", hvorom de drejer let, og de holdes i midtstilling af en almindelig trækfjeder.

AdresseændringerDANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Nyt medlem, nr. 384, stud. polyt Niels Peter Fenger, Kirsten Kimørsvej 10, Kbhv. S.

Nyt medlem, nr. 385, hovedkasserer fru G. Holtrup, Dalbyvej 12, Brønshøj.

Nyt medlem, nr. 386, fru Kirsten Rasmussen, Spentrupalle 20, Kastrup.

Nyt medlem, nr. 387, Arne Petersen, Gyldenløvesgade 6, 1., Kbhv. K.

Nyt medlem, nr. 388, Henning Nielsen, Søliljevej 34, Hvidovre.

Medlem nr. 356, N. Rubow, Kirsebæralle 10, Holte, er afgået ved døden.

MODELJERNBANEN, MJ

Adressen for medlem nr. 4, Ib Tiedje, bedes ændret til Korslykkevej 29, II. th., Odense.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO

Adressen for medlem nr. I, Axel Sandhøj, bedes ændret til Collingsgade 5, København Ø.

ÅLBORG MODELJERNBANE KLUB

Nyt medlem nr. 13, Henry Pedersen, Hørhaven 28, Ålborg.

Nyt medlem nr. 14, Erik Jensen, Dybdalsvej, Sølyst, Ålborg.

ÅRDSK MODEL-JERNBANE KLUB

Adressen for medlem nr. 6, Hardy Andersen, bedes ændret til Marselisborgalle 30 A, Århus C.

Eresmedlem Holger Søgaard, Lundingsgade 28, Århus, er afgået ved døden.

SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB

Adressen for medlem nr. 46, T. Rasmussen, Spentrupalle 20, Slagelse, bedes rettet til Kastrup.

Nyt medlem nr. 53, Finn Gork-Jensen, Kjærsvvej 50, Korsør.

Eventuelle adresseforandringer bedes snarest meddelt ekspeditionen, Lejre.

"ADAMs HJØRNE", "NEDLAGTE BANER" m.v.:

Disse fortsatte artikler har desværre af pladsmæssige grunde måttet udgå af dette nummer af bladet. Men trøst Dem kære læser, i næste nummer vil vi forny bekendtskabet med d'Hr. Adamsen, Gregersen m.fl.

Næste nummer af "SIGNALPOSTEN"

Jubilæumstravlhed, ferier og visse vanskeligheder i forbindelse med tilrettelæggelsen af Dansk Model-Jernbane Klubs store forårstur, har desværre bevirket en væsentlig overskridelse af udsendelsesterminen for nærværende nummer af bladet. Da forårsturen - ikke mindst som følge af de mange tidsmæssige ændringer også i de indenlandske forbindelser som sommerkøreplanen vil medføre - endnu ikke har kunnet endeligt fastlægges - har vi valgt at udsende nr. 6 nu. Nr. 7 vil blive udsendt om ca. 14 dage, og da redaktionen af dette nummer allerede er afsluttet, vil stof der nu tilsendes bladets ekspedition først kunne påregnes optaget i SIGNALPOSTENS nr. 8.

Dansk Jernbane Klub arrangerer torsdag d. 23/5-63 udflugt med dampstog fremført af P-maskine Kbhv. H-Rødby færges og retur (38 kr.). Efter ankomsten til Rødby færges forevises banegården, og der bliver herefter mulighed for udflugt med færgen til Puttgården (18 kr.) eller for kørsel med veterantoget Rødbyhavn-Bandholm og retur (10 kr.).

Nærmere oplysninger om turen fås ved henvendelse til P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup, telf. He 794 v.